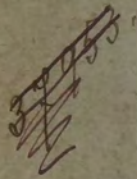


А. 1567.

№ 2 ^{ме} - Митинг. Др.

Министерство Финансовъ.

Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.



ЖУРНАЛЪ

СОВѢЩАНІЯ

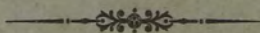
ПО ПЕРЕСМОТРУ ТАРИФОВЪ НА ПЕРЕВОЗКУ

СОЛИ

ПО ВСЕЙ СѢТИ

РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

въ маѣ 1912 г.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Редакціи період. изданій М-ва Финансовъ.

1912.

А 1567
Министерство Финансовъ.

Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.



ЖУРНАЛЪ

СОВѢЩАНІЯ

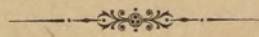
ПО ПЕРЕСМОТРУ ТАРИФОВЪ НА ПЕРЕВОЗКУ

СОЛИ

ПО ВСЕЙ СѢТИ

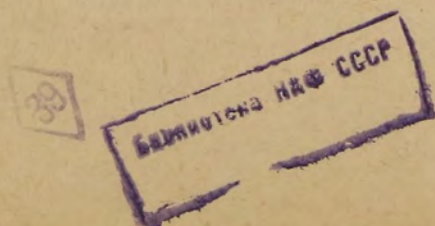
РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

въ маѣ 1912 г.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Редакціи період. изданій М-ва Финансовъ.
1912.



Журналъ

Совѣщанія по пересмотру тарифовъ на перевозку соли по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, бывшаго при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ 15, 16, 18, 19 и 21 мая 1912 года.

Предсѣдательствовалъ

Членъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ д. с. с. Г. И. Шапошниковъ.

Присутствовали:

Члены Тарифнаго Комитета.

Отъ Министерства Финансовъ д. с. с. К. Я. Загорскій.
Замѣститель. д. с. с. А. Г. Прангъ.
Отъ Министерства Торговли и Промышленности. с. с. Н. Н. Бѣлелюбскій.
Отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія д. с. с. С. В. Котляровъ.
Отъ Государственнаго Контроля д. с. с. И. В. Скачевскій.

Представители Правительственныхъ Вѣдомствъ.

Отъ Горнаго Департамента
Членъ Горнаго ученаго комитета д. с. с. И. Ф. Шредеръ.
Отъ Отдѣла Промышленности
Фабричный ревизоръ д. с. с. В. Г. Варзаръ.
Отъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія
Помощникъ Начальника Отдѣла с. с. С. А. Шателень.
Начальникъ Отдѣленія н. с. М. В. Линденъ.
Отъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ
Членъ Совѣта представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ к. а. В. А. Балашовъ.
Дѣлопроизводитель Эксплоатаціоннаго Отдѣла к. а. И. В. Корыстинъ.
Отъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ
Вице-Директоръ д. с. с. К. А. Тышинскій.
Начальникъ II Отдѣленія с. с. В. Э. Мальмгренъ.
Чиновникъ особыхъ порученій к. сов. И. А. Дамичъ.

Отъ Редакціи періодическихъ изданій Министер- ства Финансовъ	И. А. Корзухинъ.
Отъ Освѣдомительнаго Бюро	{ В. М. Михайловъ. Н. А. Ульяновъ.

Представители торгово-промышленныхъ организацій.

Отъ Биржевыхъ Комитетовъ.

Астраханскаго, членъ Государственнаго Совѣта	Ф. В. Стахѣевъ.
Варшавскаго	Э. И. Каминскій.
Владивостокскаго	с. с. А. Н. Афанасьевъ.
Екатеринославскаго	Е. А. Локшинъ.
Либавскаго	К. Ю. Медзыховскій.
Лодзинскаго	Ө. А. Нововѣйскій.
Московскаго	Н. А. Куровъ.
Нижегородскаго	{ Д. В. Сироткинъ. В. Е. Кондратьевъ.
Николаевскаго	М. Н. Миллеръ.
Одесскаго	А. П. Пешинскій.
Пермскаго	Г. В. Кожевниковъ.
Ревельскаго	Л. П. Котновскій.
Рижскаго	{ Ю. Э. Фризендорфъ. А. С. Майзель.
Рыбинскаго, членъ Государственной Думы	В. А. Карякинъ.
»	С. А. Тейтельбаумъ.
С.-Петербургскаго	В. В. Уржумцевъ.
Саратовскаго	А. Ф. Волковъ.
Сызранскаго	В. П. Типковъ.
Царицынскаго	К. И. Мергульевъ.

Отъ Советовъ Съездовъ.

Представителей промышленности и торговли	{ баронъ Г. Х. Майдель. М. Н. Селиховъ.
Представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства	В. В. Уржумцевъ.
Горнопромышленниковъ Юга Россіи	{ с. с. С. А. Эрдели. С. И. Рабиновичъ. П. Л. Успѣнскій.
Горнопромышленниковъ Царства Польскаго	С. А. Яблонскій.
Уральскихъ горнопромышленниковъ	{ В. В. Желватыхъ. Д. П. Карницкій.
Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна	И. П. Брагинъ.
Отъ С.-Петербургскаго Общества заводчиковъ и фабрикантовъ	Г. Ю. Борысовичъ.
Отъ Общества для содѣйствія развитію химиче- ской промышленности и торговли	В. И. Похитоновъ.
Отъ Комитета Россійской Экспортной Палаты	С. Ф. Дунинъ-Марцинкевичъ.

Представители соляной промышленности.

Астраханскаго района	{ К. И. Меркульевъ. В. В. Сапожниковъ. Е. В. Степаненко. А. И. Федоровъ. П. В. Шаровъ.
Бахмутскаго (донецкаго) района	{ М. Н. Ляминъ. Л. К. ванъ-дерь-Мейзенбергъ. С. И. Рабиновичъ. Э. В. Каганъ.
Славянскаго (донецкаго) района	{ П. Л. Успѣнскій. Н. Н. Залѣскій. М. А. Рабиновичъ.
Одесскаго района	{ А. П. Пешинскій.
Крымскаго района	{ М. Я. Махлинъ. Ю. М. Сарачъ. Д. І. Саперштейнъ. М. А. Бронштейнъ.
Пермскаго района	{ М. В. Бардинцевъ. Б. Ф. Урбановичъ. И. А. Дулинъ. Л. И. Зунделевичъ.
Илецкаго района	{ А. П. Лысенковъ.
Польскаго района	{ М. Я. Розенбергъ.
Кавказскаго района	{ И. Б. Джанполодовъ. П. Н. Придоновъ.
Сибирскаго района	{ Н. І. Войцеховскій. П. Л. Рашковичъ.

Представители пароходныхъ предпріятій.

Добровольнаго Флота	М. Л. Афанасьевъ.
Русскаго Дунайскаго пароходства	в.-адм. А. П. Кашерининовъ.
Русскаго Общества Пароходства и Торговли	Н. А. Ватолинъ.
Сѣвернаго Пароходнаго Общества	К. Э. Регель.

Представители желѣзныхъ дорогъ:

а) Казенныхъ.

Екатерининской	Д. А. Москалина.
Забайкальской	Н. Г. Розановъ.
Московско-Курской и Московско-Нижегородской	В. М. Комаровъ.
Привислинскихъ	М. К. Ивановъ.
Юго-Западныхъ	А. И. Высоцкій.
Южныхъ	М. А. Антоконенко.

б) Частныхъ.

Богословской	И. Я. Мірославскій.
Владикавказской	С. М. Петерсонъ.

Ейской	В. А. Ратти.
Московско-Виндаво-Рыбинской	{ А. Я. Дикштейнъ. П. П. Акимовъ. А. Б. Мартыновъ.
Московско-Казанской	Г. Г. Кобылинскій.
Московско-Кіево-Воронежской	{ В. А. Романъ. Л. Г. Гордонъ.
Рязанско-Уральской	{ К. И. Лапшинскій. М. П. Славскій. Н. А. Виноградовъ.
Сѣверо-Донецкой.	{ Е. А. Могиленскій. К. С. Ѳедоровскій.
Юго-Восточныхъ.. . . .	{ И. Н. Чумаковъ. Б. Л. Гольдинъ. А. С. Кенигшацъ.
Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи.	В. И. Бѣловежскій.
Китайской Восточной	А. В. Малевинскій.
Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Сѣз- довъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.	с. с. А. Г. Ковалевъ.
Особо приглашенныя лица	{ д. с. с. А. И. Крамской. с. с. Н. П. Верховскій.

Дѣлопроизводители Совѣщанія.

Столоначальникъ II Отдѣленія Департамента же- лѣзнодорожныхъ дѣлъ	к. сов. В. И. Горевъ.
Помощникъ столоначальника того же Отдѣленія .	г. с. Н. И. Нехорошевъ.

По открытіи засѣданія Предсѣдатель напомнилъ Совѣщанію, что послѣдній общій пересмотръ тарифовъ на перевозку соли по русской желѣзнодорожной сѣти былъ произведенъ въ 1905—1906 годахъ, когда была установлена новая, повышенная на 2 коп. съ пуда, общая схема, дѣйствующая съ 1 октября 1906 года и понынѣ. Дѣйствовавшіе до этого срока исключительные и навигаціонные тарифы подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ въ зависимости, главнымъ образомъ, отъ сказаннаго повышения общей схемы, для сохраненія создавшихся ранѣе тарифныхъ соотношеній отдѣльныхъ раіоновъ разработки соли.

Въ періодъ 1906—1912 года были возбуждены различныя ходатайства объ измѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ на соль какъ со стороны самой промышленности, такъ и со стороны желѣзныхъ дорогъ. Принимая во вниманіе это обстоятельство, а также и то, что со времени послѣдняго пересмотра прошло около шести лѣтъ, Министерство Финансовъ признало своевременнымъ предпринять нынѣ новый, по счету четвертый, общій пересмотръ тарифовъ на соль. Такимъ образомъ задача настоящаго Совѣщанія заключается въ всестороннемъ разсмотрѣніи означенныхъ ходатайствъ и въ выясненіи вопроса о томъ, на сколько существующіе тарифы на соль соотвѣтствуютъ интересамъ населенія, торговли, промышленности и желѣзныхъ дорогъ и не требуется ли на основаніи тѣхъ или иныхъ соображеній и фактическихъ данныхъ внести какія либо измѣненія въ эти тарифы.

Созывая настоящее Совѣщаніе, Министерство Финансовъ не преслѣдуетъ заранѣе опредѣленной цѣли, въ смыслѣ повышения или пониженія тарифовъ на соль, а имѣетъ въ виду вытекающія изъ подробнаго разсмотрѣнія вопроса и высказанныхъ здѣсь предположеній и пожеланій заключенія представить на обсужденіе Тарифныхъ Учрежденій, которыми и будетъ разрѣшено, какія измѣненія, признанныя въ Совѣщаніи желательными, приемлемы и подлежатъ осуществленію.

Перейдя затѣмъ къ краткому обзору добычи соли, Предсѣдатель отмѣтилъ, что добыча соли при нѣкоторыхъ колебаніяхъ растетъ, хотя и незначительно. За пятилѣтіе 1906—1910 года добывалось соли въ среднемъ около 120 милл. пудовъ, на 10 милл. пудовъ болѣе средней годовой добычи пятилѣтія 1901 — 1905 года и почти на 20 милл. болѣе противъ пятилѣтія 1896 — 1901 года. Это количество добычи на душу населенія составляетъ въ годъ около 30 фунтовъ.

Что касается перевозокъ соли по желѣзнымъ дорогамъ, то въ общемъ можно отмѣтить, что онѣ замѣтно ежегодно увеличиваются соразмѣрно съ ростомъ выработки соли, но эта соразмѣрность не всегда строго наблюдается. Все количество

перевезенной соли составляет около 68—94% всей добываемой соли в России.

В изданных Департаментом железнодорожных дѣлъ матеріалахъ къ настоящему пересмотру тарифовъ на соль разработаны подробно перевозки за 1898, 1902, 1904, 1909 и 1910 года. Если взять данныя за 1904, 1909 и 1910 года, то видно, что за послѣдніе изъ указанныхъ два года средній пробѣгъ и среднее разстояніе увеличились по сравненію съ 1904 годомъ. Такъ, въ 1904 году среднее разстояніе перевозки соли 345 вер., средняя плата 6,76 коп. ($\frac{1}{51}$ коп. съ пуда и версты), а въ 1909 и 1910 годахъ средній пробѣгъ 391 вер. и 359 вер., а средняя плата 8,61 коп. и 8,11 коп. съ пуда ($\frac{1}{45}$ к. и $\frac{1}{44}$ коп. съ пуда и версты). Затѣмъ, если разбить перевозки по поясамъ пробѣга по 500 верстъ, то изъ упомянутыхъ матеріаловъ можно видѣть, что и по отдѣльнымъ поясамъ перевозки увеличиваются, за исключеніемъ пояса отъ 1001 до 1500 верстъ, въ которомъ количество перевозокъ 1909 и 1910 годовъ (8.052 тыс. пудовъ и 7.934 тыс. пудовъ) меньше по сравненію съ 1902 годомъ (8.673 тыс. пудовъ), а также съ 1900 и 1898 годами (около 8,6 и 8,7 милл. пудовъ). Если же разбить перевозки по роду примѣненныхъ къ нимъ тарифовъ*), то оказывается, что перевозки по общей схемѣ въ первомъ поясѣ до 500 верстъ значительно увеличились въ 1909 году противъ 1904 и другихъ болѣе раннихъ годовъ, принятыхъ къ учету (въ среднемъ на 9 милл. пудовъ), въ поясахъ же 501—1000 и 1001—1500 верстъ количество перевозокъ 1909 года по сравненію съ 1904 годомъ стоитъ почти на одномъ уровнѣ и нѣсколько даже ниже противъ 1902, 1900 и 1898 годовъ; затѣмъ, въ слѣдующихъ поясахъ обнаруживается снова ростъ перевозокъ 1909 года по сравненію съ прежними годами (въ 1909 году въ поясѣ 1501—5200 верстъ перевезено около 1,9 милл. пудовъ, а въ 1904 и 1902 годахъ около 1,4 и 1,2 милл. пудовъ). Иная картина получается по перевозкамъ, совершеннымъ по исключительнымъ тарифамъ. По этимъ перевозкамъ замѣчается уменьшеніе ихъ за 1909 годъ въ первомъ поясѣ 1—500 верстъ противъ 1904, 1902 и другихъ учтенныхъ годовъ (на 4,4 милл. пудовъ противъ 1904 года), въ поясѣ же отъ 501 до 1000 верстъ—значительное возрастаніе (4,3 милл. пудовъ 1909 года, противъ 1,1 милл. пудовъ 1904 года), въ слѣдующемъ поясѣ 1001—1500 верстъ—незначительное возрастаніе при небольшихъ вообще въ этомъ поясѣ перевозкахъ, за исключеніемъ 1898 г., перевозки коего (557 тыс. пудовъ) выше перевозокъ 1909 года (387 тыс. пудовъ).

Далѣе, въ отношеніи перевозокъ соли изъ отдѣльныхъ раіоновъ ея добычи, слѣдуетъ указать на замѣтное увеличеніе перевозокъ илецкой, астраханской и кавказской солей.

Перевозки соли воднымъ путемъ также растутъ, но слабѣе чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ и составляютъ приблизительно 50% железнодорожныхъ перевозокъ.

Затѣмъ Предсѣдатель, намѣчая программу занятій Совѣщанія, предложилъ высказать сначала общія соображенія о суще-

*) См. приложенія №№ 1а, 1б и 2.

ствующихъ тарифахъ на соль, а затѣмъ перейти къ обсужденію тарифовъ для соли отдѣльныхъ раіоновъ и относящихся къ нимъ соотвѣтственныхъ ходатайствъ различныхъ лицъ и учреждений. Кромѣ того, Совѣщаніе должно будетъ заняться вопросомъ о принятіи возможныхъ тарифныхъ мѣръ для устранения ввоза къ намъ иностранной соли, поступающей, главнымъ образомъ, на Дальній Востокъ—Владивостокъ и Николаевскъ (въ 1910 году до 3 милл. пудовъ), а также и тарифныхъ мѣръ для облегченія развитія вывоза русской соли на Ближній Востокъ. Придется, наконецъ, подробно остановиться на вопросѣ возбужденномъ промышленностью, о перевозкахъ соли, требуемой для химической промышленности.

Высказавъ изложенныя объясненія, Предсѣдатель просилъ Совѣщаніе приступить къ занятіямъ, въ порядкѣ выше намѣченной имъ программы, начавъ съ общихъ соображеній о существующихъ тарифахъ на соль.

По общему вопросу о дѣйствующихъ тарифахъ на перевозку по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ соли были высказаны слѣдующія мнѣнія.

Общія соображенія о тарифахъ на соль.

Представитель Варшавскаго Биржевого Комитета *Э. И. Каминскій* заявилъ, что пожеланія представляемаго имъ Биржевого Комитета относятся ко всѣмъ родамъ соли, получаемой Царствомъ Польскимъ и сводятся къ слѣдующимъ тремъ основнымъ пунктамъ.

1) Желательно, чтобы были оставлены безъ измѣненія существующія соотношенія тарифовъ отъ производительныхъ раіоновъ.

2) Желательно, чтобы тарифы на соль съѣдобную были понижены, ибо въ настоящее время дѣйствующіе тарифы несообразно высоки. Положеніе Царства Польскаго таково, что находясь по сосѣдству съ мѣстами залежей соли заграничной, какъ австрійской, такъ и германской, оно, тѣмъ не менѣе, получаетъ соль для питанія по высокой цѣнѣ, такъ какъ съ одной стороны существуетъ фискальная пошлина, не допускающая ввоза заграничной соли, а съ другой—тарифъ на подвозъ русской соли чрезмѣрно высокъ.

Какъ минимумъ пониженія, желательно было бы принять тотъ размѣръ тарифовъ на соль для питанія, какой существовалъ въ 1905 г., до времени послѣдняго пересмотра тарифовъ на соль. Въ 1906 г. тарифъ былъ повышенъ на 2 коп. съ пуда, но тогда имѣлись для этого особыя причины, которыя нынѣ не существуютъ. Сбавку этихъ двухъ копѣекъ съ пуда Варшавскій Биржевой Комитетъ считаетъ минимальнымъ пониженіемъ.

3) Что касается соли для техническихъ цѣлей, то таковая нуждается въ пониженіи болѣе значительномъ и проектируемая скидка для съѣдобной соли недостаточна для соли, предназначенной для техническихъ цѣлей. Наше химическое производство не можетъ конкурировать съ заграничнымъ по той причинѣ, что необходимая для производства многихъ продуктовъ соль обходится очень дорого.

Пожеланія Варшавскаго Биржевого Комитета склоняются къ тому, чтобы тарифъ на соль для техническихъ цѣлей былъ пониженъ на 40% противъ тарифа на соль съѣдобную. При

этомъ необходимо отмѣтить, что вопросъ о пониженіи тарифа на соль для химическаго производства былъ и раньше обсуждаемъ и пониженіе не было введено лишь по формальнымъ соображеніямъ, изъ опасенія злоупотребленій. Однако просимый пониженный тарифъ можетъ быть примѣняемъ по свидѣтельствамъ и такимъ образомъ опасенія о злоупотребленіяхъ отпадаютъ. Существуютъ и другіе способы огражденія желѣзныхъ дорогъ отъ неправильнаго примѣненія тарифа, такъ что эти причины не должны вліять на предоставленіе необходимаго пониженія для соли, потребной для технической переработки.

Представитель Царицынскаго Биржевого Комитета и отъ баскунчакской солепромышленности *К. И. Меркульевъ*, присоединяясь къ мнѣнію *Э. И. Каминскаго*, высказался за пониженіе общей тарифной схемы на перевозку соли на 2 коп. за пудъ, т. е. за установленіе начальной ставки въ $\frac{1}{46}$ коп. вмѣсто дѣйствующей $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда.

Представитель Лодзинскаго Биржевого Комитета *Ө. А. Нововѣйскій* отмѣтилъ, что повышеніе тарифа на соль было сдѣлано въ 1906 году въ цѣляхъ улучшенія финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее время эксплуатация дорогъ даетъ хорошіе результаты и было бы вполне справедливо, чтобы сдѣланная надбавка въ тарифѣ на соль на 2 коп. была теперь снята. Соль есть предметъ первой необходимости и слѣдуетъ поэтому всемѣрно стремиться къ удешевленію этого важнаго продукта. Между тѣмъ тарифы на соль очень высоки,—выше тарифовъ на все прочіе грузы горнозаводской промышленности. Вслѣдствіе дороговизны у насъ соли, мы не можемъ съ достаточной успѣшностью конкурировать съ солью иностранной, хотя на послѣднюю и наложена пошлина. Эта дороговизна соли въ нашей странѣ служитъ причиной слабаго развитія въ Россіи химической промышленности. По этимъ соображеніямъ *Ө. А. Нововѣйскій* находилъ желательнымъ, при сохраненіи существующихъ тарифныхъ соотношеній, пониженіе тарифа для съдобной соли на 2 коп., для соли же идущей на химическое производство до 40%.

Представитель промышленности Присивашскаго раіона *Д. І. Саперштейнъ* заявилъ, что повышеніе въ 1906 г. тарифа на соль, предпринятое для поднятія доходности желѣзнодорожной сѣти, имѣло вредное вліяніе на развитіе перевозки присивашской соли по желѣзнымъ дорогамъ, понизивъ эту перевозку съ 6.165 тыс. пуд. въ 1898 году до 4.488 тыс. пуд. въ 1910 г., т. е. на 27,2%. Поэтому они поддерживаютъ высказанныя ходатайства о пониженіи на 2 коп. дѣйствующихъ тарифовъ на соль, тѣмъ болѣе, что такое пониженіе тарифа не можетъ существенно отразиться на доходѣ желѣзныхъ дорогъ, финансовое состояніе которыхъ за послѣднее время замѣтно улучшилось. При такихъ условіяхъ можно пожертвовать двумя копейками на пудъ въ интересахъ промышленности, торговли и населенія.

Представитель Совѣта Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Царства Польскаго *С. А. Яблонскій* поддерживалъ ходатайства представителей Варшавскаго и Лодзинскаго Биржевыхъ Коми-

тетовъ о пониженіи вообще тарифа на соль на 2 коп. и объ установленіи скидки для отправокъ соли, идущей на химическое производство въ размѣрѣ 40% съ того пониженнаго тарифа, который будетъ дѣйствовать для съѣдобной соли. По заявленію С. А. Яблонскаго, соль перевозится въ Царство Польское по тарифу, составляющему 500% себѣстоимости ея на мѣста добычи, вслѣдствіе чего возникновеніе различныхъ отраслей химическаго производства на большихъ разстояніяхъ отъ залежей соли невозможно. Между тѣмъ въ Царствѣ Польскомъ, имѣются все прочія данныя для развитія промышленности, но все опыты въ этомъ направленіи кончались неудачей именно по той причинѣ, что соль обходится здѣсь очень дорого.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи с. с. С. А. *Эрдели* высказалъ слѣдующее.

Значеніе соли для горнопромышленности и народнаго хозяйства также важно, какъ орошеніе для безводныхъ мѣстностей. Являясь предметомъ первой необходимости всего населенія, соль способствуетъ развитію многочисленныхъ промысловъ и служитъ могучимъ рычагомъ къ процвѣтанію сельскаго хозяйства, скотоводства, рыбоводства и многихъ другихъ отраслей народнаго труда. Въ силу этого правительство должно въ интересахъ общегосударственныхъ принимать все мѣры для того, чтобы сдѣлать соль общедоступнымъ, дешевымъ продуктомъ для всякаго потребителя.

Повышеніе тарифовъ въ 1906 г., вызванное особо исключительными условіями, является поэтому мѣрой совершенно вредной и нынѣ таковая должна быть отмѣнена. Было бы желательно, конечно, достигнуть еще большаго пониженія, но пока представители общеимперскаго съѣзда промышленности и торговли, зная, какъ отрицательно относятся желѣзныя дороги ко всякому пониженію тарифа, ходатайствуютъ только о возвращеніи къ такой тарифной схемѣ на соль, которая дѣйствовала до послѣдняго общаго повышенія.

Что касается соли, идущей на химическую переработку, то надо считать, что такая переработка въ большемъ объемѣ является съ точки зрѣнія промышленнаго развитія районовъ весьма важной и полезной и, такъ какъ, съ другой стороны, для такой переработки необходимъ сырой продуктъ самый дешевый, то для соли, отправляемой на химическіе заводы, тарифъ долженъ быть пониженъ до возможныхъ предѣловъ, хотя бы до стоимости эксплуатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ. Таковое пониженіе тарифа для этой соли, слѣдовало бы установить въ размѣрѣ 40% съ общаго, вводимаго вновь тарифа.

Представитель Рыбинскаго Биржевого Комитета, членъ Государственной Думы *В. А. Карякинъ*, высказываясь за пониженіе тарифа на соль по соображеніямъ, изложеннымъ ранѣе другими представителями промышленности и торговли, отмѣтилъ, что это пониженіе должно быть сдѣлано въ такомъ объемѣ, чтобы оно касалось какъ короткихъ, такъ и большихъ разстояній и имѣло бы поэтому значеніе для всехъ соледобывающихъ районовъ. Кромѣ того, при пониженіи тарифовъ, слѣдуетъ не упускать изъ виду размѣръ стоимости выработки той

или иной соли. Такъ, напримѣръ, расходы для полученія выварочной пермской соли очень велики по сравненію съ другими солями и было бы справедливымъ учесть это обстоятельство при измѣненіи соляныхъ тарифовъ.

Кромѣ того В. А. Карякинъ, съ своей стороны, также выразилъ пожеланіе о возможномъ облегченіи тарифными мѣрами доступа русской соли въ тѣ мѣстности, куда проникаетъ иностранная соль, для вытѣсненія послѣдней изъ нашихъ рынковъ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства *В. В. Уржумцевъ* заявилъ, что по тѣмъ даннымъ, которыя были розданы въ Совѣщаніи и оглашены Предсѣдателемъ, прежде всего останавливаетъ вниманіе тотъ фактъ, что добыча соли увеличивается чрезвычайно слабо и даже, можно сказать, отстаётъ отъ роста населенія. Столь незначительный приростъ потребления соли можетъ быть объяснено только бѣдностью нашего населенія, и конечно съ этой точки зрѣнія нельзя не признать, что послѣдовавшее повышеніе тарифа на соль въ 1906 году представляется мѣрой крайне нежелательной и при нынѣшнихъ условіяхъ, когда дѣла желѣзныхъ дорогъ поправились, это повышеніе должно быть отмѣнено. Въ этомъ отношеніи соль, какъ предметъ первой необходимости и какъ дешевый сырой матеріалъ для различныхъ производствъ, болѣе другихъ грузовъ заслуживаетъ установленія возможно пониженныхъ тарифовъ. Но само собой разумѣется, что нынѣ существующія соотношенія, дающія возможность работать всѣмъ конкурирующимъ раіонамъ производства соли, должны быть въ общемъ сохранены и въ будущемъ.

Представитель соляного промысла Минусинскаго Горнаго Округа *Н. Г. Войцеховскій* заявилъ, что перевозка соли, какъ предмета первой необходимости, должна пользоваться минимальнымъ тарифомъ, не причиняя однако ущерба желѣзнымъ дорогамъ. Затѣмъ необходимо, чтобы всякія соли за перевозку на извѣстныя разстоянія оплачивались, съ сохраненіемъ дифференціаціи за большія разстоянія, одинаково по общему тарифу, такъ какъ исключительные тарифы, установленные для различныхъ раіоновъ соляныхъ промысловъ, оберегая интересы сихъ послѣднихъ, не всегда соответвуютъ интересамъ потребителей и почти всегда служатъ во вредъ свободной конкуренціи, лишаютъ сбыта мѣстные промысла, а промыслы, пользующіеся исключительными тарифами, овладѣваютъ рынкомъ и произвольно поднимаютъ продажную цѣну соли.

Установленіе исключительныхъ тарифовъ на общихъ для всѣхъ солей основаніяхъ можетъ быть желательно только: 1) въ случаѣ недостатка соли въ какомъ либо отдаленномъ раіонѣ и 2) при вывозѣ соли за границу государства или для вытѣсненія ввоза иностранной соли.

Въ заключеніе *Н. Г. Войцеховскій* отмѣтилъ, что примѣрами неравномѣрности существующихъ тарифовъ или, вѣрнѣе, разности тарифовъ для различныхъ промышленныхъ раіоновъ, а слѣдовательно и несправедливости ихъ могутъ послужить слѣдующія данныя, извлеченныя изъ матеріаловъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ о перевозкахъ соли въ 1910 г.

Такъ, плата по исключительному тарифу за перевозку пермской соли на разстояніи отъ 651 до 1.200 верстъ составляла 12,50 коп. съ пуда (стр. 3 дополнительныхъ матеріаловъ); за перевозку баскунчакской соли отъ Баскунчака на разстояніи отъ 500 до 950 верстъ, платили отъ 10,71 коп. до 17,72 коп. съ пуда (стр. 22 тѣхъ же матеріаловъ), а средняя провозная плата для сибирской соли, за разстояніе перевозки отъ 500 до 1.200 верстъ, выражалась въ размѣрахъ отъ 12,85 до 22,46 коп. съ пуда. Такая неравномѣрность тарифовъ, несправедливая въ отношеніи сибирскихъ соленпромышленниковъ, не желательна и должна быть устранена, какъ мѣшающая развитію мѣстной промышленности. Нельзя за счетъ государственныхъ доходовъ отъ желѣзныхъ дорогъ отнимать у этой промышленности рынокъ, самъ собою скудный въ малонаселенномъ краѣ, лишенномъ при этомъ подъѣздныхъ путей, и заставлятъ мѣстный соляной промыселъ сокращаться.

Н. П. Верховскій высказалъ слѣдующее.

Россія обладаетъ такимъ неисчерпаемымъ богатствомъ соляныхъ мѣсторожденій, которыхъ не имѣетъ ни одна страна всего міра. Для примѣра можно упомянуть только объ одной илецкой соли, которая могла бы снабжать весь міръ своею солью многія сотни лѣтъ. Также богаты донецкія, бахмутскія и другія мѣсторожденія. А между тѣмъ, изъ самой жизни и точныхъ данныхъ, имѣющихся въ распоряженіи Совѣщанія, видно, что ростъ добычи соли у насъ весьма незначителенъ и въ послѣдніе годы добыча ея не превышаетъ въ среднемъ 120—125 милл. пудовъ, что до сихъ поръ мы еще пользуемся на нашихъ окраинахъ иностранною солью и годовое потребление соли въ Россіи по расчету на душу населенія весьма незначительно и ниже, чѣмъ въ другихъ государствахъ. Такъ, напримѣръ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки душевое потребление 65 фунтовъ, Великобританіи—90, тогда какъ въ Россіи всего 30 фунтовъ. Если откинуть изъ этого количества ту соль, которая поступаетъ на промышленныя цѣли, то получаютъ данныя еще болѣе ничтожныя.

Размѣръ добычи соли и цѣна на нее слагаются главнымъ образомъ изъ двухъ важнѣйшихъ элементовъ: изъ транспортныхъ расходовъ и технического усовершенствованія способа добыванія. Который же изъ нихъ имѣетъ большее вліяніе и преобладающее значеніе? У насъ въ Россіи—очевидно транспортъ. Облегченіе и усовершенствованіе его и предоставленіе широкаго простора выхода соли во всея раіоны потребления вызоветъ усовершенствованіе способа добыванія. Ненормальная постановка нашего соляного дѣла указываетъ на то, что что-то у насъ не въ порядкѣ.

Все что было уже высказано здѣсь, можно свести, главнымъ образомъ, къ общему пожеланію уменьшенія тарифа на соль. Однако, по мнѣнію Н. П. Верховскаго, прежде всего необходимо установить тѣ принципы, на основаніи которыхъ слѣдуетъ вырабатывать тарифныя ставки для каждаго отдѣльнаго промысла.

Такихъ возможныхъ принциповъ два: одинъ—пораіонный, т. е. опредѣляющій извѣстный раіонъ мѣстности потребления

для каждаго промысла, очертивъ его примѣрно радіусомъ въ 500 верстъ, а другой—принципъ свободной конкуренціи всѣхъ промысловъ во всѣхъ раіонахъ потребленія.

Въ первомъ случаѣ потребуется установленіе тарифовъ льготныхъ для даннаго промысла и запретительныхъ для другихъ промысловъ, а во второмъ случаѣ тарифныя ставки должны быть установлены такимъ образомъ, чтобы соли всѣхъ промысловъ могли бы достигать до пунктовъ потребленія при условіи возможности продажи ее по одинаковой цѣнѣ. По мнѣнію Н. П. Верховскаго предпочтительнѣе второй принципъ.

Представитель отъ Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *баронъ Г. Х. Майдель* высказалъ, что несомнѣнно тарифы имѣютъ значеніе въ образованіи цѣны соли, значительно повышая эту цѣну при перевозкахъ на разстояніяхъ въ 500 и выше верстъ. Однако, нельзя согласиться съ высказаннымъ здѣсь предложеніемъ о томъ, чтобы тарифныя платы для всѣхъ солей были равны въ цѣляхъ доступа на данный рынокъ съ различныхъ промышленныхъ раіоновъ. Установленіе такой мѣры было бы неправильно по существу дѣла и невозможно безъ существеннаго нарушенія финансовыхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ, съ чѣмъ нельзя не считаться.

Что касается пожеланія о принятіи мѣръ противъ ввоза къ намъ заграничной соли, то это пожеланіе конечно понятно и заслуживаетъ сочувствія, хотя собственно въ Россію, по крайней мѣрѣ Европейскую, иностранная соль проникаетъ въ незначительномъ, сравнительно, количествѣ.

Представитель Рязанско-Уральской желѣзной дороги *К. И. Лапшинскій* указалъ на сильное возрастаніе цѣнъ на соль, отражающееся на развитіи добычи соли и на перевозкахъ. Такъ, въ Варшавѣ цѣна соли возрасла съ 54 до 70 коп. за пудъ, въ Калугѣ за десять лѣтъ съ 2 р. 80 коп. до 3 руб. 14 коп. за куль (съ 23,5 к. до 31,7 за пудъ), въ Харьковѣ до 33 к., въ Кіевѣ цѣна бахмутской соли 41—42 к., при стоимости провоза этой соли около 15 коп. за пудъ, въ Орлѣ теперь оптовая цѣна обыкновенной бѣлой соли 32 к., при розничной продажѣ 40 коп., а десять лѣтъ тому назадъ цѣны стояли 22 и 30 коп., и т. д. Такое ненормальное состояніе цѣнъ можетъ быть объяснено лишь сосредоточеніемъ главнѣйшихъ соляныхъ промысловъ въ рукахъ нѣсколькихъ крупныхъ компаній. Поэтому испрашиваемое общее пониженіе тарифа на 2 коп. едва ли повліяетъ на цѣны соли въ смыслѣ ихъ пониженія, на ростъ добычи и потребленія соли. Для достиженія этой цѣли представляется наиболѣе раціональнымъ держаться одного изъ тѣхъ принциповъ при выработкѣ тарифныхъ платъ, о которомъ упоминалъ въ своемъ заявленіи Н. П. Верховскій, а именно установить тарифы такимъ образомъ, чтобы соль изъ разныхъ раіоновъ ея производства доставлялась на разные рынки съ одинаковой стоимостью перевозки. При такихъ условіяхъ возникнетъ конкуренція на отдѣльныхъ рынкахъ между различными соляными промыслами, что окажетъ вліяніе на пониженіе потребительныхъ цѣнъ соли.

Представитель Россійской экспортной палаты *С. Ф. Дунинъ-*

Марцинкевичъ, говоря по вопросу о тарифныхъ мѣропріятіяхъ вообще, считалъ неправильнымъ и ошибочнымъ съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ создавать исключительные тарифы для отдѣльныхъ раіоновъ производства. Такихъ исключительныхъ тарифовъ не должно быть, такъ какъ создаются привилегированныя положенія для отдѣльныхъ раіоновъ промышленности, что естественно вызываетъ новыя ходатайства другихъ конкуррентныхъ раіоновъ. Приспособливая тарифы то къ интересамъ одного, то къ интересамъ другого соляного промышленнаго раіона, самая промышленность попадаетъ въ неустойчивое положеніе, слѣдствіемъ чего является сокращеніе производства и разореніе отдѣльныхъ предпріятій. Промышленность, лишенная увѣренности въ завтрашнемъ днѣ, такъ какъ сосѣдній раіонъ можетъ добиться какихъ либо новыхъ льготъ въ тарифахъ, конечно не можетъ особенно развиваться, вводить техническія усовершенствованія, требующія новыхъ затратъ и, конечно, каждое предпріятіе будетъ стремиться лишь къ тому, чтобы возможно больше извлечь личной выгоды въ данный моментъ. Вотъ основная причина, почему у насъ въ Россіи соляная промышленность слабо развивается и цѣны на соль держатся чрезвычайно высокія, тормозя въ свою очередь развитіе другихъ отраслей промышленности, нуждающейся въ дешевой соли. Интересы самой промышленности, для ея здороваго развитія, требуютъ уничтоженія всякихъ исключительныхъ тарифовъ, создающихся на основаніи не общихъ интересовъ государства, а лишь на основаніи случайныхъ домогательствъ [промышленниковъ отдѣльныхъ раіоновъ. Нужно установить общій, справедливый для всѣхъ тарифъ. Только въ этомъ случаѣ соляная промышленность получитъ устойчивое положеніе и каждый раіонъ будетъ развивать свои операціи естественнымъ путемъ и лишь въ предѣлахъ сферы своего вліянія при твердыхъ общихъ, равныхъ для всѣхъ, тарифахъ. Если въ какомъ либо раіонѣ и имѣются колоссальныя залежи соли, то изъ этого не слѣдуетъ, что здѣсь и надо принимать всѣ мѣры, чтобы искусственно развивать промышленность предоставленіемъ разныхъ тарифныхъ льготъ. Колоссальныя залежи въ Илецкомъ раіонѣ, опредѣляемая въ сотню милліардовъ пудовъ, выбрасываютъ ежегодно на рынокъ всего лишь нѣсколько милліоновъ пудовъ соли, несмотря на свое высокое качество; это объясняется тѣмъ, что при существующихъ тарифахъ емкость рынковъ для этой соли незначительна. Но если дать этой соли особые исключительные тарифы, то и эта соль можетъ значительно раздвинуть свои границы и количество добываемой соли увеличится. Но этого дѣлать нельзя, развитіе промышленности въ этомъ случаѣ будетъ нездоровое. Тарифы должны приспособливаться не къ раіонамъ производства, а къ раіонамъ потребленія. Существуютъ раіоны, какъ Дальній Востокъ, которые совершенно лишены русской соли и потребляютъ иностранную, въ количествѣ свыше 3 милліоновъ пудовъ. Вотъ здѣсь нужно создать исключительный тарифъ, но опять таки общій для всѣхъ русскихъ солепромышленниковъ, съ цѣлью вытѣсненія иностранной соли. Можетъ быть, для Дальняго Востока потребуется

такой низкой тарифъ, который явно будетъ убыточенъ для желѣзныхъ дорогъ, но съ этимъ обстоятельствомъ считается не слѣдуетъ, это обстоятельство ничтожно передъ общими соображеніями. Принципъ установленія общихъ тарифовъ и уничтоженія исключительныхъ былъ поднятъ еще въ 1890—92 году при пересмотрѣ соляныхъ тарифовъ и лишь, во избѣжаніе слишкомъ рѣзкихъ измѣненій въ создавшихся соотношеніяхъ между отдѣльными соляными районами до сего времени не проведенъ въ жизнь. Теперь, при общемъ пересмотрѣ тарифовъ, наиболѣе удобно установить общій тарифъ и уничтожить исключительные.

Выслушавъ изложенныя соображенія по общему вопросу о тарифѣ на соль, *Предсѣдатель* отмѣтилъ, что изъ обмѣна высказанныхъ мнѣній выяснилось, что многіе изъ говорившихъ, исходя изъ общихъ соображеній, полагали желательнымъ пониженіе тарифа до размѣровъ, бывшихъ до 1906 года, т. е. на 2 коп. на всѣхъ разстояніяхъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, высказывались мнѣнія, на основаніи которыхъ было бы весьма трудно установить какую либо общую тарифную мѣру, которая удовлетворила бы всѣ отдѣльные районы соляной промышленности и торговли. Поэтому вопросы эти должны быть подробно обсуждены при разсмотрѣніи тарифовъ по районамъ добычи соли, къ каковому разсмотрѣнію Предсѣдатель и просилъ приступить, начавъ съ тарифа на соль Донецкаго бассейна.

Тарифъ на перевозку соли изъ Донецкаго района.

Относительно тарифа на перевозку соли изъ Донецкаго бассейна, къ которой примѣняются исключительно общая схема, были высказаны слѣдующія соображенія и пожеланія.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи *С. И. Рабиновичъ* заявилъ, что, являясь также въ качествѣ представителя Бахмутской промышленности по выработкѣ каменной соли, считаетъ прежде всего необходимымъ высказаться за сохраненіе существующихъ соотношеній для отдѣльныхъ районовъ добычи соли, хотя ростъ перевозокъ каменной соли изъ Донецкаго бассейна значительно слабѣе по сравненію съ ростомъ перевозокъ баскунчакской соли. Такъ, донецкой каменной соли перевезено въ 1898 году около 21 милл. пудовъ, въ 1910 г.—27 милл. пудовъ, а баскунчакской въ 1898 году 19,8 милл. пудовъ и въ 1910 г. около 37,5 милл. пудовъ. Изъ этихъ цифръ видно, что перевозки въ 1910 году по сравненію съ 1898 годомъ возрасли для баскунчакской соли на 90%, а для каменной всего на 29% и что слѣдовательно ростъ перевозокъ послѣдней замѣтно отстаетъ, какъ абсолютно, такъ и относительно, отъ роста перевозокъ баскунчакской соли. При этомъ важно отмѣтить, что увеличеніе перевозокъ соли донецкой промышленности въ 1909 и 1910 гг. по сравненію съ предшествующими годами—явленіе случайное и объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ этихъ именно двухъ годахъ бахмутская и славянская соли усиленно требовались (до 4½ милл. пудовъ) на заводы «Любимовъ, Сольве и К^о» въ виду развитія дѣятельности послѣднихъ.

Несмотря на то, что развитіе сбыта донецкой соли сравнительно очень невелико, тѣмъ не менѣе донецкая солепромышленность не проситъ какихъ либо для себя особыхъ тариф-

ныхъ льготъ и признаеть лишь желательнымъ (но на этомъ она не настаиваетъ) пониженіе общей схемы до прежнихъ размѣровъ, т. е. на двѣ коп. съ пуда, съ сохраненіемъ, какъ упоминалось выше, создавшихся соотношеній соляныхъ районовъ и съ постепеннымъ уничтоженіемъ исключительныхъ льготныхъ тарифовъ, установленныхъ для отдѣльныхъ районовъ. Но пониженіе тарифа особенно желательно для соли, идущей на химическіе заводы, которые у насъ слабо вообще развиты.

Что же касается указанія представителя Рязанско-Уральской жел. дороги К. И. Лапшинскаго на поднятіе цѣны соли въ Варшавѣ до 70 коп. за пудъ, то эту цѣну надо отнести къ высшимъ сортамъ мелкой столовой соли, продаваемой въ розницу, вообще-же цѣна соли тамъ гораздо ниже, 50—54 коп. за пудъ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи П. Л. Успенскій, являясь въ частности представителемъ интересовъ производства выварочной соли бахмутской и славянской, заявилъ, что выварочная соль по себѣстоимости самая дорогая изъ солей (12½ коп. пудъ) и потому для этой соли, казалось бы, слѣдовало просить установленія исключительныхъ тарифныхъ льготъ, которыхъ домогаются нѣкоторые другіе соляные промыслы. Однако, несмотря на дороговизну производства выварочной соли Донецкаго бассейна, П. Л. Успенскій считалъ возможнымъ присоединиться къ тому, что было высказано другимъ представителемъ Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи С. И. Рабиновичемъ, относительно донецкой каменной соли и, въ соответствіи съ постоянной принципиальной точкой зрѣнія названныхъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ, высказаться за сохраненіе существующихъ тарифныхъ соотношеній между отдѣльными соледобывающими районами, съ постепеннымъ сокращеніемъ существующихъ отступленій отъ общей схемы для другихъ районовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ П. Л. Успенскій вполне раздѣлялъ пожеланія Совѣта Съѣздовъ промышленности и торговли о пониженіи существующей общей тарифной схемы на 2 коп. на пудъ, т. е. о возвращеніи къ схемѣ, дѣйствовавшей до 1906 г., а равно и объ установленіи 40% скидки съ этого пониженнаго общаго тарифа для перевозокъ соли, идущей для надобностей химическаго производства.

Е. А. Мошленскій заявилъ, что онъ, какъ представитель Сѣверо-Донецкой жел. дороги, сильно заинтересованной въ перевозкѣ донецкой соли, вполне отождествляетъ отношенія южно-русской солепромышленности и представляемой имъ дороги къ разбираемому вопросу. Прежде всего должно отмѣтить, что поступательное развитіе сбыта донецкой соли, въ особенности каменной, невелико и не превышаетъ естественнаго роста населенія, если даже оставить въ сторонѣ то обстоятельство, что нѣсколько милліоновъ пудовъ каменной соли уходитъ на заводъ Любимовъ, Сольве и К^о, который въ настоящее время занятъ подготовкой собственныхъ мѣсторожденій соли.

Ростъ сбыта донецкой соли во всякомъ случаѣ слабѣе баскунчакской, перевозки которой дошли съ 16,7 милл. пуд.

въ 1901 г. до 31 милл. въ 1910 году, т. е. увеличились на 86%, въ то время какъ перевозка всей донецкой соли (каменной и выварочной) повысилась съ 29,1 милл. до 34,6 милл. пудовъ—на 19%. Донецкая соль не заходитъ такъ далеко, какъ баскунчакская, которая все болѣе и болѣе удаляется на западъ, благодаря существующимъ на Рязанско-Уральской дорогѣ исключительнымъ тарифамъ, и, дѣлая лишнія сотни верстъ, сталкивается съ другими солями въ такихъ пунктахъ, куда при нормальныхъ условіяхъ она не должна была бы проникать и на которые донецкая соль можетъ больше претендовать, чѣмъ баскунчакская.

Поэтому, если подымать вопросъ о тарифныхъ льготахъ, то ихъ заслуживаетъ и въ нихъ нуждается больше именно Донецкій бассейнъ, а не Баскунчакъ. Надо не забывать того обстоятельства, что въ Привислинскій край, на рынкахъ котораго баскунчакская солепромышленность стремится основательно укрѣпиться, до 1885 года ввозилось иностранной соли до 15 милл. пуд. въ годъ и что, благодаря, между прочимъ, энергіи и трудамъ солепромышленности Донецкаго бассейна, ввозъ туда заграничной соли сократился до 1 милл. Однако Е. А. Могиленскій не находилъ настоятельно необходимымъ ходатайствовать о какомъ либо пониженіи тарифа для перевозки донецкой соли, а лишь вполне раздѣлялъ пожеланіе донецкихъ и другихъ солепромышленниковъ о сохраненіи сложившихся соотношеній между отдѣльными раіонами соледобыванія.

Въ заключеніе Е. А. Могиленскій отмѣтилъ, что вопросъ о продажныхъ цѣнахъ соли на рынкахъ всегда будетъ спорнымъ и трудно вообще доказать полную достовѣрность указываемыхъ въ настоящемъ засѣданіи цѣнъ. Но во всякомъ случаѣ цѣну въ Варшавѣ въ 70 коп., на которую ссылался К. И. Лапшинскій, надо признать крайне преувеличенной, если принять во вниманіе, что стоимость каменной донецкой соли въ Варшавѣ слагается изъ стоимости этой соли на мѣстѣ въ 7½ к. и платы за перевозку до Варшавы въ 33 к.

Представитель Рязанско - Уральской желѣзной дороги К. И. Лапшинскій заявилъ, что донецкая соль, благодаря географическому положенію мѣстъ ея добычи и меньшимъ вслѣдствіе того провознымъ платамъ, проникаетъ далеко въ разные раіоны, гдѣ и господствуетъ надъ другими солями. Подъ такимъ вліяніемъ и создались непомерно высокія цѣны на соль, которыя диктуются донецкими солепромышленниками. Поэтому сбытъ соли изъ различныхъ раіоновъ развивается вообще слабо и ростъ перевозокъ отстаетъ отъ роста сѣти. Такъ, желѣзнодорожная сѣть увеличилась въ 1910 году противъ 1892 г. на 125%, перевозки же соли выросли лишь на 67%. Необходимо, для устраненія такого ненормальнаго положенія облегчить условія сбыта соли другихъ раіоновъ (напр., крымскаго и астраханскаго) на тѣ рынки, на которыхъ въ настоящее время имѣетъ преобладающее значеніе донецкая соль. Облегчить эти условія можно было бы путемъ повышенія существующаго тарифа для донецкой соли на короткихъ разстояніяхъ и пониженіемъ тарифа на тѣхъ же разстояніяхъ для соли крымской и астраханской. На дальнихъ разстояніяхъ возможно было бы установить для перевозокъ

донецкой соли и болѣе низкія, чѣмъ нынѣ, тарифныя ставки. При построеніи тарифныхъ схемъ на такихъ основаніяхъ, получилось бы уравненіе платъ для перевозокъ крымской и донецкой солей въ южный районъ и уравненіе платъ по отправка-камъ астраханской и донецкой солей въ пункты сѣверо-запад-наго района.

Свои соображенія о существующемъ строѣ тарифовъ на соль и о желательныхъ измѣненіяхъ К. И. Лапшинскій изложилъ болѣе подробно при обсужденіи вопроса о тарифахъ на перевозку баскунчакской соли.

Предсѣдатель Совѣщанія, по поводу заявленія представителя Рязанско-Уральской желѣзной дороги К. И. Лапшинскаго о недостаточномъ развитіи перевозокъ соли вообще по русской сѣти, отмѣтивъ, что на короткихъ разстояніяхъ замѣтно значительное увеличеніе отправокъ, просилъ объяснить причины увеличенія этихъ отправокъ.

Представитель Донецкой солепромышленности *С. И. Рабиновичъ* заявилъ, что ростъ перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ можно объяснить между прочимъ тѣмъ, что съ 1907 года начала поступать водою въ значительномъ количествѣ (до 3 милл. пуд.) баскунчакская соль въ Рыбинскъ, откуда она перевозится по желѣзнымъ дорогамъ на небольшихъ разстояніяхъ; ранѣе же, до повышенія тарифа, въ Рыбинскъ проникала почти исключительно соль пермскаго района. Что же касается указанія К. И. Лапшинскаго о несоотвѣтствіи роста перевозокъ съ ростомъ сѣти, то это указаніе не можетъ служить основаніемъ для заключенія о томъ, что перевозки соли по сѣти вообще сократились, такъ какъ нѣкоторыя дороги сооружены для стратегическихъ цѣлей и перевозки съ расширеніемъ сѣти перемѣстились съ одного направленія на другое.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *баронъ Г. Х. Майдель* отмѣтилъ, что съ повышеніемъ тарифа, районъ распространенія соли суживается и поэтому соль, гдѣ это возможно, переходитъ на воду, а отправки по желѣзнымъ дорогамъ ограничиваются главнымъ образомъ болѣе короткими разстояніями. Такъ какъ донецкая соль воднымъ путемъ не перевозится, то всякое повышеніе тарифа повлечетъ за собою уменьшеніе зоны перевозокъ этой соли, сокращеніе общаго сбыта ея на рынкахъ, что представляется вреднымъ какъ для правильнаго развитія донецкой солепромышленности, такъ и для интересовъ населенія.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи с. с. *С. А. Эрдели*, по поводу указанія представителя Рязанско-Уральской желѣзной дороги на непомерно высокія цѣны на соль вообще и въ частности въ Варшавѣ, гдѣ эта цѣна достигаетъ 70 коп., отмѣтилъ, что если тарифъ отъ Баскунчака до Варшавы составляетъ 33,33 коп., а цѣна соли въ Баскунчакѣ около 4,5 коп. за пудъ, то слѣдовательно, баскунчакская соль могла бы продаваться въ Варшавѣ по цѣнѣ не дороже 40 коп. и конкурировать съ донецкой солью. Если же этого на самомъ дѣлѣ нѣтъ, то очевидно, что столь высокія цѣны являются результатомъ не только соглашенія донецкихъ солепромышленниковъ, на что указывалъ К. И. Лапшинскій,

но и дѣйствию баскунчакской солепромышленности. Поэтому бороться съ синдикатами путемъ измѣненія тарифныхъ соотношеній того и другого района невозможно. Вопросъ о синдикатахъ совершенно особый, можетъ быть очень важный, но и сложный. Если правительство признаетъ вредъ существованія синдикатовъ, то оно найдетъ средства борьбы съ ними, касаться же этого предмета въ настоящемъ Совѣщаніи, казалось бы, вовсе не слѣдуетъ, чтобы не осложнить и не затемнить прямого тарифнаго вопроса, подлежащаго обсужденію этого Совѣщанія.

Директоръ Товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ *Н. Н. Залтсскій* заявилъ, что указываемыя представителемъ Рязанско-Уральской жел. дороги высокія продажныя цѣны соли въ нѣкоторыхъ пунктахъ, напр. въ Харьковѣ и Варшавѣ, объясняются слѣдующими обстоятельствами. И въ томъ и другомъ городѣ идетъ главнымъ образомъ выварочная соль, притомъ высокіе ея сорта. Если въ среднемъ пудъ славянской выварочной соли въ вагонѣ на ст. Соляные заводы обходится 12½ коп., то сортъ, идущій въ Харьковъ, стоитъ не менѣе 14½ коп., а сортъ, идущій въ Варшаву, около 16 коп.; продается же въ Харьковѣ по 16½ коп. и въ Варшавѣ приблизительно по 19½—20 коп. Итакъ, въ Харьковѣ пудъ выварочной соли обходится 16½ + 5 коп. за мѣшки + 6½ коп. тарифъ + ½ к. станціонныхъ расходовъ—всего 28½ коп., а съ добавленіемъ къ этой суммѣ не менѣе 3 коп. на пудъ за выгрузку и перевозку въ Харьковѣ изъ вагона въ складъ и на содержаніе склада, стоимость 1 пуда соли составитъ 31½ коп.; поэтому удивляться продажной цѣнѣ 33 коп. не приходится. Въ Варшавѣ соль обходится: 19½ к. + 25,38 (тарифъ) + ½ к. станціон. расход. + 5 к. за мѣшки—всего 50½ к., съ добавленіемъ 3 коп. накладныхъ расходовъ, всего 53½—54 коп., каковая цѣна относится къ столовой соли, продаваемой въ Варшавѣ по дорогой цѣнѣ. Другой сортъ соли, который обходится славянскимъ заводамъ 11½—12 к., продается на мѣстѣ по 14 коп. и въ Варшавѣ обходится около 45—48 коп. за пудъ.

Если такимъ образомъ самая дешевая славянская соль обходится въ Варшавѣ 45—48 коп., включая сюда и заработокъ солезаводчика въ 2½—3 коп. съ пуда, то само собою возникаетъ вопросъ, почему баскунчакская соль, стоящая въ производствѣ около 2½ коп., а съ провозомъ (33,33 коп.) около 36 коп. за пудъ франко Варшава, не можетъ понизить продажныхъ цѣнъ до желательнаго уровня, хотя она при томъ же заработкѣ въ 3 к. и накладныхъ расходахъ (3 коп.) могла бы продаваться въ Варшавѣ по 42 коп., т. е. на 6 коп. дешевле самаго дешеваго сорта донецкой выварочной соли.

Представитель баскунчакскихъ солепромышленниковъ *К. И. Меркулевъ*, отвѣчая на послѣдній вопросъ представителя славянской солепромышленности, объяснилъ, что баскунчакская соль не идетъ въ Варшавскій районъ по той причинѣ, что она по качеству хуже донецкой, которая тамъ высоко цѣнится мѣстной торговлей и промышленностью и къ которой потребитель привыкъ. Поэтому никакія тарифныя льготы не привлекутъ туда соли изъ астраханскаго района.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ кол. ас. *В. А. Балашовъ* заявилъ слѣдующее. Главная борьба за рынки идетъ между донецкимъ соледобывающимъ райономъ—съ одной стороны и ближайшими къ Донецкому бассейну соляными промыслами, преимущественно крымскимъ и одесскимъ—съ другой стороны. Донецкая соль не пользуется какими-либо льготными исключительными тарифами, такъ какъ, благодаря своему географическому положенію, она не имѣетъ опредѣленнаго рынка и свободно безъ тарифныхъ льготъ распространяется по всей сѣти, преимущественно въ сторону запада и сѣвера. Вывозъ донецкой соли непрерывно растетъ. Такъ, за шестилѣтіе 1906—1911 г.г. перевезено этой соли:

въ 1906 году	32.734 тыс. пуд.
» 1907 »	31.337 » »
» 1908 »	33.923 » »
» 1909 »	34.091 » »
» 1910 »	34.640 » »
» 1911 »	37.126 » »

Нѣкоторое пониженіе перевозки 1907 года противъ предшествующаго года можно объяснить вліяніемъ введеннаго съ 1 октября 1906 года повышеннаго тарифа, къ которому соляная промышленность, повидимому, не сразу приспособилась, но уже въ слѣдующемъ 1908 году она оправилась и значительно увеличила вывозъ соли, достигнувъ этого увеличенія въ 1911 году почти на 13½% противъ перевозки 1906 года.

Если обратиться къ даннымъ о распространеніи донецкой соли по отдѣльнымъ районамъ, то прежде всего слѣдуетъ отмѣтить перевозки ея на мѣстные потребительные рынки какъ по Южнымъ, такъ и по Екатерининской жел. дорогѣ, въ особенности перевозки на ст. Переѣздную, близъ которой находится содовый заводъ «Любимовъ, Сольве и К^о». На эту станцію было перевезено донецкой соли.

въ 1906 году	6.581 тыс. пуд.
» 1907 »	7.018 » »
» 1908 »	7.481 » »
» 1909 »	8.507 » »
» 1910 »	8.084 » »
» 1911 »	7.873 » »

Затѣмъ, донецкая соль въ значительномъ количествѣ перевозится въ Привислинскій край—на Привислинскія, Варшавско-Вѣнскую и Лодзинскую жел. дороги, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы.

дороги назначенія	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	тысячи пудовъ:					
Привислинскія . . .	2.768	3.020	3.203	3.279	3.448	3.626
Варш.-Вѣнская . . .	960	1.061	1.073	1.115	985	1.291
Лодзинская	56	62	80	75	172	138
Итого	3.784	4.143	4.356	4.469	4.605	5.055

Таблица эта показываетъ, что на дороги Привислинскаго края доставка соли съ каждымъ годомъ растетъ (въ 1911 году на 33½% болѣе противъ 1906 года).

Далѣ, значительнымъ пунктомъ сбыта донецкой соли является Прибалтійскій край, обнимающій дороги Сѣверо-Западные, Риго-Орловскую и Либаво-Роменскую.

Слѣдующая таблица показываетъ количество перевозки донецкой соли на эти послѣднія дороги.

дороги назначенія.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	тысячи пудовъ:					
Сѣверо-Западные	1.219	1.095	1.218	1.250	1.105	1.163
Риго-Орловская .	1.717	1.446	1.680	1.177	1.536	1.816
Либ.-Роменская .	1.478	1.210	1.315	1.192	1.224	1.358
Итого . . .	4.414	3.751	4.213	3.619	3.865	4.337

Изъ этой таблицы можно видѣть, что отправки соли Донецкаго бассейна по названнымъ дорогамъ за послѣдніе три года имѣютъ тенденцію къ повышенію.

Донецкая соль сбывается также на рынки въ сторону востока и юго-востока отъ мѣстъ ея добычи.

Такъ, этой соли было отправлено:

	1906 г.	1911 г.
На Рязанско-Уральскую .	735 тыс. пуд.	773 тыс. пуд.
» Сызрано-Вяземскую .	402 » »	486 » »
» Юго-Восточныя . . .	2.774 » »	2.335 » »
» Владикавказскую . . .	793 » »	782 » »
» Закавказскія	35 » »	63 » »

Наконецъ, донецкая соль находитъ хорошій сбытъ на рынкахъ въ мѣстахъ, лежащихъ къ западу отъ линіи Петербургъ — Москва — Севастополь и включающихъ Московско-Курскую, Московско-Кіево-Воронежскую, Юго-Западные и Полѣвскія желѣзныя дороги. Въ 1911 году отправлено было на эти жел. дороги 6.215 тыс. пуд. соли (въ 1906 г.—4.929 тыс. пуд.).

Изъ всѣхъ вышеприведенныхъ цифровыхъ данныхъ слѣдуетъ заключить, что повышение тарифа въ 1906 году не оказало никакого вреднаго вліянія на развитіе донецкой солепромышленности, которая сама по себѣ жизнеспособна въ силу естественныхъ условій, густой населенности и культурности края и по техническимъ усовершенствованіямъ промысловъ. Поэтому нѣтъ никакихъ основаній къ пониженію тарифа для донецкой соли. Однако, не слѣдуетъ и повышать существующаго тарифа, такъ какъ это могло бы повліять на цѣны соли въ смыслѣ ихъ повышения.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской ж. д. *Л. Г. Гордонъ* находилъ, что развитіе перевозокъ донецкой соли не столь велико, какъ на это указываетъ представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ; согласно цифрамъ матеріаловъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ (стр. 58), средній пробѣгъ перевозокъ донецкой соли понизился, составляя въ 1902 году—57,27 вер., въ 1904 г.—53,78 вер. и въ 1909 г. 50,68 вер. Считаю, однако, положеніе донецкой солепромышленности вообще удовлетворительнымъ, *Л. Г. Гордонъ* высказался за сохраненіе существующихъ тарифныхъ соотношеній.

Представитель Юго-Восточныхъ жел. дорогъ *И. Н. Чумаковъ*, указавъ на увеличеніе перевозокъ донецкой соли

согласно даннымъ «матеріаловъ» (стр. 59) и на то обстоятельство, что, съ открытіемъ движенія на Сѣверо-Донецкой жел. дорогѣ, стоимость перевозки донецкой соли уменьшилась на 1 коп. на пудъ, полагалъ, что при такихъ условіяхъ существующій тарифъ не обременителенъ для этой соли и долженъ быть оставленъ въ силѣ и впредь, и что нѣтъ основаній донецкой солепромышленности домогаться соотвѣтственнаго пониженія тарифа для своего района даже въ случаѣ, если какое-либо пониженіе тарифа будетъ допущено для другихъ производительныхъ районовъ.

Представитель Совѣта Сѣздовъ представителей промышленности и торговли *М. Н. Селиховъ* заявилъ, что добыча донецкой соли стоитъ съ 1901 года почти на одномъ уровнѣ (около 25 милл. п. въ годъ), какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы, извлеченной изъ приложений къ матеріаламъ по пересмотру тарифовъ на соль:

Всего добыто донецкой соли (въ милл. пуд.).							
1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.
25,1	24,8	26,5	25,0	20,8	26,4	25,5	26,7

Слѣдовательно о процвѣтаніи донецкой солепромышленности говорить не приходится и было бы несправедливо ухудшать тарифныя условія для донецкаго бассейна.

Предсѣдатель, резюмируя сужденія о тарифѣ на перевозку донецкой соли, отмѣтилъ, что представители солепромышленности Донецкаго бассейна не настаиваютъ на пониженіи тарифа и высказали лишь пожеланіе, чтобы въ случаѣ, если бы были даны какія либо тарифныя льготы для другихъ районовъ, соотвѣтственное облегченіе было бы сдѣлано и для Донецкаго бассейна. Равнымъ образомъ и представители промышленности другихъ районовъ, а также представители желѣзныхъ дорогъ, высказались за сохраненіе существующихъ тарифныхъ соотношеній между донецкимъ и другими районами, за исключеніемъ представителя Рязанско-Уральской ж. д. *К. И. Лапшинскаго*, который предложилъ повышеніе тарифа для перевозокъ донецкой соли на короткихъ разстояніяхъ, въ цѣляхъ уравниенія условій перевозки разныхъ солей и для облегченія конкуренціи ихъ съ донецкой солью на рынкахъ сбыта, и отчасти представителя Юго-Восточныхъ жел. дор. *И. Н. Чумакова*, полагавшаго, что если бы даже для солей другихъ районовъ и было бы допущено пониженіе тарифа, то для донецкой соли тарифъ долженъ быть сохраненъ.

По вопросу о тарифахъ на перевозку соли отъ Одессы были доложены слѣдующія ходатайства.

1) Ходатайство уполномоченнаго отъ солепромышленниковъ Одесскаго района *А. П. Пешинскаго* о сохраненіи существующихъ льготъ для перевозокъ соли изъ Одессы (*см. приложение № 6*).

Въ этомъ ходатайствѣ указывается, что участіе перевозокъ соли отъ Одессы въ общемъ количествѣ перевозокъ упало съ 9,3% въ 1895 г. до 6,8% въ 1910 году, влѣдствіе конкуренціи донецкой соли, въ особенности въ Привислинскомъ и сѣверо-западномъ районахъ, и поэтому отмѣна тарифныхъ льготъ для одесской соли имѣла бы послѣдствіемъ только

Тарифы на перевозку соли отъ Одессы.

то, что Привислинскій край, отрѣзанный отъ иностранной соли высокою вывозною пошлиной, оказался бы въ рукахъ одной лишь донецкой солепромышленности, которая диктовала бы здѣсь какія угодно цѣны.

2) Ходатайство Правленія Акціонернаго Общества Одесскихъ и Куяльницко-Хаджибейскихъ соляныхъ промысловъ, въ коемъ по соображеніямъ, приведеннымъ въ предыдущемъ ходатайствѣ, доказывается необходимость оставленія существующихъ для Одессы пониженныхъ тарифовъ и сложившихся соотношеній между различными районами добычи соли (*см. приложение № 3*).

Представитель Одесскаго Биржевого Комитета и солепромышленниковъ Одесскаго района *А. П. Пешинскій* заявилъ въ дополненіе къ приведеннымъ выше ходатайствамъ слѣдующее.

Самымъ сильнымъ конкурентомъ для Одесскаго района является солепромышленность Донецкаго бассейна. Значительная (до 8 к. на пудѣ) разница въ стоимости добычи и перемола каменной соли въ сравненіи со стоимостью производства, добычи и перемола Одесской самосадочной соли, а равно исключительно благоприятное географическое положеніе соляныхъ копей Донецкаго бассейна, лишаютъ одесскую солепромышленность, при наличности одинаковыхъ тарифныхъ ставокъ, всякой возможности не только успѣшной конкуренціи, но и самаго ея существованія.

Между тѣмъ въ сохраненіи Одесской солепромышленности заинтересованы частные предприниматели, затратившіе десятки милліоновъ, казна, какъ владѣлецъ многихъ соляныхъ озеръ на югѣ и какъ крупный акціонеръ въ эксплуатаціи Одесскихъ Куяльницко-Хаджибейскихъ соляныхъ промысловъ, и, наконецъ, Юго-Западные желѣзные дороги, для которыхъ соль является обратнымъ грузомъ изъ Одессы.

Въ виду этого тарифныя учрежденія при всякомъ общемъ пересмотрѣ тарифовъ на соль, учитывая сказанныя особенности одесской солепромышленности, предоставляли ей особыя тарифныя льготы.

Однако, къ сожалѣнію, Одесскій районъ не получалъ тѣхъ тарифныхъ льготъ, которыя ставили-бы его въ достаточно удовлетворительное положеніе, вслѣдствіе чего въ то время, когда производство и сбытъ другихъ районовъ прогрессировали, сбытъ соли одесскаго района уменьшался.

Главное уменьшеніе сбыта наблюдается въ Привислинскомъ краѣ.

Такъ, всей соли на станціи Привислинскаго края при-было:

Годы:	На стан. Варш. Вѣнск. дороги.	на станціи Лодз. дороги.	на станціи Прив. дорогъ.	Итого въ Прив. край.
1901	2.296	497	4.782	7.575
1909	2.752	157	5.292	8.201
1910	3.016	47	5.478	8.541
Изъ этого количества съ одесскихъ станцій:				
1901	516	82	1.777	2.375
1909	340	—	1.760	2.100
1910	302	47	1.549	1.898

Слѣдовательно, несмотря на то, что общій привозъ въ Привислинскій край увеличился за 10 лѣтъ на 966 т., отправки Одесской соли за то же время уменьшились на 677 т. пудовъ.

Какъ на одну изъ причинъ, которыя привели къ указаннымъ послѣдствіямъ—уменьшенію сбыта въ Привислинскій край одесской соли—слѣдуетъ указать на сокращеніе разстоянія отъ станцій въ предѣлахъ Донецкаго бассейна до станцій Привислинскаго края, а именно: въ 1901 г. открытіе транзита черезъ Кіево-Полтавскую линію привело къ пониженію провозной платы на 0,31 к., а въ 1905 г. открытіе участка Кіевъ—Сарны—Ковель для транзита привело къ новому пониженію этой платы на 1,1 к. съ пуда—въ результатѣ тарифныя разницы ухудшились для Одессы на 1,41 к. съ пуда, по сравненію съ платами отъ ст. Деконская.

Въ виду сказаннаго для улучшенія Одесской солепромышленности мало только оставить въ силѣ существующіе исключительные тарифы отъ одесскихъ станцій до станцій Привислинскаго края, но слѣдуетъ эти тарифы еще понизить на такую сумму, на какую оказалась пониженнойъ общая схемная плата отъ станцій Донецкаго бассейна до тѣхъ же станцій Привислинскаго края, вслѣдствіе включенія въ транзитъ линій Кіевъ—Полтава и Кіевъ—Сарны—Ковель, т. е. на 1,41 коп. съ пуда, а именно по исключительному тарифу № 31 провозныя платы уменьшить постанціонно на 1,41 коп. съ пуда, а по исключительному тарифу № 34 опредѣлить скидку въ размѣрѣ 4,41 коп. съ пуда съ провозныхъ платъ по дифференціалу № 33.

Къ изложенному А. П. Пешинскій счелъ необходимымъ добавить еще нижеслѣдующее.

Разсчетъ платъ какъ отъ ст. Одесса-портъ, такъ и отъ ст. Куяльникъ старый, производится со взиманіемъ особыхъ платъ за Одесскія городскія вѣтви, а именно: отъ Порта до Заставы начисляется по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, т. е. за 8 верстъ 0,27 коп., а отъ Куяльника до Заставы начисляется по той же $\frac{1}{30}$ коп., что при разстояніи этой вѣтви въ 17 верстъ составляетъ 0,57 коп. Эти надбавки, взимаемыя какъ при примѣненіи общаго дифференціала № 33 отъ Одессы-Заставы на сѣверъ, такъ равно и при примѣненіи исключительныхъ тарифовъ №№ 31 и 34 отъ той же Одессы-Заставы, ложатся тяжелымъ бременемъ на производство соли, такъ какъ на разстояніяхъ свыше 405 вер. по общей схемѣ идетъ наращиваніе по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, одесская же солепромышленность должна платить по $\frac{1}{30}$ коп. Между тѣмъ донецкая соль по отправкамъ отъ станцій Донецкаго бассейна не несетъ никакихъ подобныхъ расходовъ за вѣтви отправления.

Въ настоящее время нѣкоторые массовые грузы таксируются отъ Одессы-порта за сплошное разстояніе безъ особаго разчета за вѣтвь, поэтому было бы естественно, чтобы и соль, какъ дешевый массовый продуктъ, также была освобождена отъ особаго разчета по $\frac{1}{30}$ коп. за Одесскія вѣтви.

Въ заключеніе А. П. Пешинскій заявилъ, что онъ вполне раздѣляетъ высказанныя представителемъ Варшавскаго Биржеваго Комитета пожеланія о пониженіи тарифныхъ ставокъ на всѣ сорта соли вообще и, въ частности, о крайней необходимости

установленія особыхъ льготныхъ тарифовъ на перевозку соли для техническихъ цѣлей и фабричной переработки.

Представитель солепромышленниковъ Евпаторійскаго района *М. Я. Махлинъ* заявилъ, что для обезпеченія сбыта евпаторійской соли черезъ Одессу необходимо урегулировать стоимость производства этой соли со стоимостью производства конкурирующей съ нею донецкой молотой соли посредствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, такъ какъ иначе эта послѣдняя окончательно вытѣснитъ евпаторійскую соль изъ всѣхъ районовъ ея сбыта. На это евпаторійская солепромышленность указывала уже давно и обращалась, начиная съ 1884 года, съ соответствующими ходатайствами въ первые Тарифные Съѣзды. Она еще тогда обращала вниманіе Тарифныхъ Съѣздовъ на то, что разница въ стоимости производства евпаторійской и донецкой соли достигаетъ 10—12 коп. на пудъ въ пользу послѣдней. Затѣмъ, для болѣе близкаго ознакомленія съ дѣйствительной стоимостью производства соли была образована особая Комиссія изъ представителей жел. дорогъ и заинтересованныхъ вѣдомствъ, которая, объѣздивъ мѣста производства, вполне убѣдилась въ томъ, что производство евпаторійской соли дѣйствительно дороже донецкой на 10—12 коп. Эта разница въ стоимости производства той и другой соли была подтверждена также и Первымъ Всероссийскимъ Съѣздомъ солепромышленниковъ.

Поэтому въ 1901 году разница въ тарифахъ въ пользу евпаторійской соли, идущей черезъ Одессу, составляла около 14 коп., что видно при сравненіи провозныхъ платъ по слѣдующимъ отправкамъ соли:

Деконская—Люблинъ	24,69 коп.
Одесса—Люблинъ	10,65 »
<hr/>	
разница	14,04 коп.

Деконская—Варшава	25,61 коп.
Одесса—Варшава	11,49 »
<hr/>	
разница	14,12 коп.

Хотя впоследствии эта разница въ тарифахъ въ пользу Одессы постепенно все уменьшалась, все же евпаторійская промышленность довела сбытъ своей соли въ 1906 году до 9.843 тыс. пуд. Но съ 1907 года производство сильно вздорожало и всѣ попытки удешевить его оказались безрезультатными. При этомъ важно отмѣтить, что работа на евпаторійскихъ промыслахъ производится исключительно ручнымъ способомъ, между тѣмъ какъ донецкая соль добывается болѣе дешевымъ способомъ—машиннымъ. Кромѣ того, положеніе евпаторійской солепромышленности ухудшается еще потому, что съ каждымъ годомъ увеличивается потребленіе молотой соли, которая обходится промышленности значительно дороже крупной и несомнѣнно, что въ ближайшемъ будущемъ спросъ на крупную соль совершенно прекратится.

Въ настоящее время пудъ молотой евпаторійской соли

промышленности обходится въ Одессѣ, съ погрузкой въ вагоны, въ 16 ½ коп., по слѣдующему разсчету:

стоимость 1-го пуда соли въ Евпаторіи съ погрузкой на судно	7,00 коп.
морской фрахтъ и страховка	3,00 »
расходы помола соли (съ доставкой соли изъ судна на мельницу и изъ мельницы въ вагонъ) . .	6,43 »
<hr/>	
и итого	16,43 коп.

Себѣстоимость донецкой соли составляетъ всего лишь 4 ½ коп. и слѣдовательно дешевле евпаторійской на 12 коп. Эту разницу въ 12 коп. и слѣдуетъ урегулировать посредствомъ желѣзнодорожнаго тарифа, безъ чего положеніе евпаторійской солепромышленности будетъ все болѣе и болѣе ухудшаться. Даже на естественныхъ своихъ рынкахъ, въ районѣ Юго-Западныхъ жел. дорогъ, евпаторійская соль не можетъ вполне успѣшно конкурировать съ донецкой, такъ какъ разница въ стоимости перевозки пуда соли отъ Одессы и отъ Деконской до станціи, напримѣръ, Проскуровъ, составляетъ въ пользу Одессы 8,55 коп. (20,35 к.—11,8 к.), до Могилева—8,56 к., Вапнярки—9,85 к., Ларги—10 к., разница же въ себѣстоимости евпаторійской соли въ Одессѣ и соли донецкой доходитъ, какъ сказано выше, до 12 коп. Этимъ объясняется то ненормальное явленіе, что изъ общаго количества соли въ 7.449 тыс. пудовъ, перевезенныхъ въ районъ Юго-Западныхъ жел. дор., Одесса отправила только 4.762 т. п., а остальные 2.687 тыс. пуд. отправлены изъ другихъ районовъ.

Что же касается отправки соли изъ Одессы въ Привислинскій край, то и эти отправки сокращаются, несмотря на то, что онѣ пользуются скидкой въ 3 коп. съ общей схемы. Такъ, отправлено было изъ Одессы на Варшавско-Вѣнскую и Привислинскія жел. дороги въ 1904 году 2,3 милл. пуд., а въ 1910 году около 1,9 милл. пуд. Между тѣмъ отправки донецкой соли на упомянутыя дороги составляли: въ 1904 году около 3 ½ милл. пуд., а въ 1910 году около 4 ½ милл. пуд., т. е. на 1 милл. пуд. болѣе отправокъ 1904 года.

Вслѣдствіе дѣйствія существующихъ тарифовъ на соль, безъ урегулированія разницы въ стоимости производства и доставки соли различныхъ мѣсторожденій, общій сбытъ соли изъ Одессы упалъ съ 9.843 тыс. пуд. въ 1906 году, до 6.782 тыс. пуд. въ 1910 году, т. е. уменьшился на 3.061 тыс. пудовъ. Сбытъ же соли въ 1911 году оказался еще въ меньшемъ количествѣ, причѣмъ онъ могъ быть еще меньше, если бы не разныя благоприятныя обстоятельства, чисто случайнаго характера. Въ то время, когда сбытъ соли изъ другихъ районовъ значительно увеличивается, сбытъ евпаторійской соли сильно падаетъ. Въ 1911 году многіе промыслы были затоплены весенними водами и это обстоятельство дастъ, быть можетъ, возможность евпаторійскимъ промысламъ сбытъ свои запасы соли отъ прежнихъ лѣтъ.

Въ существованіи и развитіи промысловъ евпаторійскаго района заинтересованы не одни только солепромышленники этого района, но и само правительство, которому принадлежитъ

большая часть соляныхъ озеръ и при томъ самыхъ большихъ, (Сасыкъ, Сивашъ и Саки) и которое принесло уже не мало жертвъ въ борьбѣ съ донецкими конкурентами, закрывъ нѣкоторыя озера. Кромѣ того, въ судьбѣ евпаторійскихъ промысловъ заинтересовано также какъ мѣстное населеніе, работающее на этихъ промыслахъ, такъ и пришлый рабочій людъ.

Руководствуясь изложенными данными и соображеніями, М. Я. Махлинъ и признаетъ необходимымъ ходатайствовать объ уравненіи положенія евпаторійской солепромышленности съ положеніемъ ея конкурентовъ, полагая, что такое уравненіе положеній могло бы быть достигнуто не путемъ соотвѣствующаго пониженія тарифа для евпаторійской соли, а путемъ повышенія тарифа на конкурирующую съ нею соль донецкую.

Представитель Юго-Западныхъ жел. дор. А. И. *Высоцкій* высказалъ нижеслѣдующее.

Изъ сравненія данныхъ объ общихъ перевозкахъ соли по жел. дорогамъ за 1904 годъ съ данными за 1910 годъ усматривается, что перевозки въ 1910 году увеличились на 14.973 тыс. пуд. или почти на 16%. При этомъ отправки соли изъ Донецкаго бассейна составляли:

въ 1904 году	29.860 тыс. пуд.	или	31,44%	общей перевозки
» 1910	» 34.664	»	» 31,59%	»

Изъ Астраханскаго раіона было отправлено соли:

въ 1904 году	31.429 тыс. пуд.	или	33,08%	общей перевозки
» 1910	» 37.460	»	» 34,04%	»

Такимъ образомъ эти главные пункты добычи соли, не смотря на повышеніе схемы на 2 коп. съ пуда, участвовали въ развитіи перевозки соли почти въ одинаковой степени какъ въ 1904 г., такъ и въ 1910 году, а въ этомъ послѣднемъ году это участіе даже нѣсколько увеличилось (по отправкамаъ астраханской соли почти на 1%).

Что же касается соли одесскаго происхожденія, т. е. соли, добываемой въ самой Одессѣ и перевозимой съ Крымскаго полуострова черезъ Одессу, то всего этой соли было отправлено по жел. дорогамъ изъ Одессы:

въ 1904 году	8.210 тыс. пуд.	или	8,64%	общей перевозки
» 1910	» 6.777	»	» 6,18%	»

Если бы перевозка соли изъ Одессы увеличилась въ такомъ же размѣрѣ, какъ общая перевозка всей соли, то изъ Одессы должно было бы прослѣдовать въ 1910 году около 9½ мил. пудовъ, а такъ какъ въ дѣйствительности всего было вывезено изъ Одессы 6.777 тыс. пуд. соли, то, слѣдовательно, перевозка соли изъ Одессы уменьшилась почти на 40% противъ нормальнаго количества. Изъ данныхъ, собранныхъ Управленіемъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ, усматривается, что почти все уменьшеніе перевозки соли изъ Одессы относится къ отправкамаъ въ Привислинскій край, каковыя отправки сократились съ отмѣною существовавшихъ ранѣе исключительныхъ тарифовъ № 17 и № 18 и установленіемъ вмѣсто нихъ исключительныхъ тарифовъ №№ 31 и 34, повышенныхъ противъ прежнихъ тарифовъ на 1½ коп. на пудъ.

Поэтому Управление Юго-Западных жел. дорог признает желательным и целесообразным восстановление прежних тарифов на перевозку соли из Одессы, а именно понижение существующих исключительных тарифов № 31 и 34 на $1\frac{1}{2}$ коп., что составит повышение до $4\frac{1}{2}$ коп. скидки с действующей нынѣ общей схемы.

Ходатайствуя о такомъ пониженіи тарифа, Управление Юго-Западных ж. д. руководствуется еще тѣмъ весьма существеннымъ соображеніемъ, что въ то время, какъ перевозка соли изъ другихъ раіоновъ совершается въ главномъ направленіи слѣдованія грузовъ, соль изъ Одессы идетъ по обратному направленію. Въ настоящее время возвращается съ грузомъ изъ Одессы всего лишь 45% вагоновъ, а порожними—55%. Слѣдовательно усиленіе отправокъ соли изъ Одессы увеличить полезный пробѣгъ вагоновъ. Вообще обратная перевозка грузовъ имѣетъ для жел. дорогъ громадное значеніе. Сдѣланные на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ подсчеты выяснили, что разница въ расходахъ по отправкѣ поѣзда съ вагонами гружеными и по отправкѣ поѣзда порожняго и съ такимъ же количествомъ вагоновъ составляетъ, по его заявленію, всего $\frac{1}{4000}$ коп. съ пуда и версты.

Относительно ходатайства представителя солепромышленниковъ Одесскаго раіона А. П. Пешинскаго о пониженіи тарифа на перевозку соли по одесскимъ вѣтвямъ А. И. Высоцкій высказался отрицательно, въ виду большихъ расходовъ по эксплуатаціи этихъ вѣтвей.

Представитель донецкихъ солепромышленниковъ С. И. Рабиновичъ по поводу заявленія представителя одесскаго солепромышленнаго раіона отмѣтилъ, что, ходатайствуя о пониженіи тарифа на отправку соли изъ Одессы, А. П. Пешинскій указываетъ на сокращеніе разстояній для сбыта донецкой соли вслѣдствіе проведенія Кіево-Полтавской линіи. Однако, это обстоятельство уже было учтено при пересмотрѣ соляныхъ тарифовъ въ 1905—1906 году, почему и дана была для одесской соли скидка съ новой, нынѣ действующей общей схемы не въ $2\frac{1}{2}$ коп., которыя составляли разницу между прежней схемой и прежними одесскими тарифами, а въ 3 коп. на пудъ. Кромѣ того, если принимать вообще во вниманіе при установленіи тарифовъ получаемое сокращеніе разстояній отъ проведенія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, то въ такомъ случаѣ надо было бы учесть и новое направленіе Одесса—Бахмачъ, которымъ воспользуется одесская соль. Наконецъ, сокращеніе отправокъ въ 1909—1911 г., надо объяснить не усиливающейся конкуренціею донецкой соли, а слабымъ развитіемъ за это время добычи соли на Куяльницкихъ промыслахъ.

На основаніи выше сказаннаго С. И. Рабиновичъ полагалъ, что испрашиваемое пониженіе тарифа на перевозку соли изъ Одессы представляется излишнимъ, не оправдываемымъ действительнымъ положеніемъ дѣла, а потому не должно быть допущено.

Представитель товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ Н. Н. Залтсскій, вполне присоединяясь къ заявленію представителя донецкой солепромышленности С. И. Рабиновича по

поводу ходатайствъ о новой скидкѣ съ тарифовъ на соль изъ Одессы, съ своей стороны заявили, что славянская выварочная соль обходится промышленности въ $12\frac{1}{2}$ коп., а себѣстоимость соли, идущей изъ Одессы или черезъ Одессу, составляетъ 12 коп. Изъ сравненія тарифныхъ ставокъ на соль славянского промысла и на соль одесскаго района съ принятіемъ въ расчетъ себѣстоимости той и другой соли, усматривается нижеслѣдующее:

Отъ станцій: До станцій:	Соляные заводы коп. съ пуда	Одесса товарная	Разница въ пользу Одессы*)
		коп. съ пуда.	коп. съ пуда.
Люблинъ	22,82	17,19	6,13
Варшава	25,38	18,97	6,91
Сѣдлецъ	24,03	18,97	5,56
Ловичъ	26,45	19,94	7,01
Ларга	21,08	12,62	8,96
Проскуровъ	19,28	11,72	8,06

Эта таблица показываетъ, что ходатайство одесскихъ солепромышленниковъ о дальнѣйшихъ пониженіяхъ тарифа неосновательно, и что, казалось бы, было бы болѣе справедливымъ вовсе отмѣнить исключительные тарифы отъ Одессы. Тѣмъ не менѣе Н. Н. Залѣскій не видитъ необходимости въ отмѣнѣ этихъ тарифовъ, стоя на принципѣ сохраненія существующей нынѣ тарифной схемы для соли.

Представитель солепромышленниковъ Присивашскаго района *Д. І. Саперштейнъ* заявилъ, что сбытъ соли вообще съ Крымскаго полуострова уменьшился за счетъ Присивашскаго района, такъ какъ отправка собственно крымской соли, т. е. соли евпаторійскихъ, еодосійскихъ и керченскихъ промысловъ составляли въ 1908 году 9,2 милл. пуд., а въ 1910 году—10,3 милл. пуд. т. е. увеличились болѣе, чѣмъ на 1 милл. пудовъ, перевозка же присивашской соли упала за то же время съ 6,1 милл. до 4,4 милл. пудовъ.

Затѣмъ необходимо имѣть въ виду, что средняя пудоверстная ставка для соли изъ Одессы $\frac{1}{63}$ коп., а для донецкой и сивашской $\frac{1}{43} - \frac{1}{47}$ к. съ п. и в. Слѣдовательно положеніе евпаторійской солепромышленности далеко не столь тяжелое, какъ на это указывалъ представитель ея М. Я. Махлинъ, и во всякомъ случаѣ крымская соль менѣе нуждается въ облегченіи тарифныхъ условій, чѣмъ присивашская.

Другой представитель Присивашскаго района *Ю. М. Сарачъ* также возражалъ М. Я. Махлину, указавъ, что стоимость соли въ Одессѣ для евпаторійскихъ солепромышленниковъ составляетъ не 16, а около 12 коп. пудъ (себѣстоимость въ Ева-

*) Въ означенные разницы, помимо разницъ въ тарифахъ включены также и разницы въ себѣстоимости той и другой соли въ $2\frac{1}{2}$ коп. на пудъ.

торіи 5½ коп., фрахтъ 2½ коп., нагрузка и выгрузка 2 коп., помоль 2¼ коп.), т. е. ту же цифру, которую составляет себѣстоимость соли для Славянскихъ соляныхъ заводовъ.

Представитель Либавскаго Биржевого Комитета *К. Ю. Медзыховскій* заявилъ, что Балтійскіе порты, въ частности Либавъ, получаютъ всю соль морскимъ путемъ изъ Чернаго моря. Свыше 80% этой соли поступаетъ затѣмъ на желѣзныя дороги.

Съ повышеніемъ тарифа въ 1906 году районъ снабженія солью, тяготеющей къ Либавѣ, значительно сократился (съ 188 вер. до 169 в.), причемъ и подвозъ соли понизился съ 1.562 тыс. пуд. (въ 1906 г.) до 1.185 т. п. въ 1910 году.

Если, кромѣ сказаннаго, принять во вниманіе естественный ростъ населенія, а слѣдовательно и потребленіе соли въ прилежащихъ къ Либавѣ районахъ, то все эти обстоятельства достаточно иллюстрируютъ упадокъ соляной торговли въ Либавѣ.

Затѣмъ, надо имѣть въ виду, что въ ближайшемъ будущемъ, согласно законопроекту Министерства Торговли и Промышленности, соль будетъ перевозиться только на судахъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, а это несомнѣнно отразится на повышеніи фрахта.

Обращаясь къ условіямъ перевозки соли отъ Балтійскихъ портовъ, *К. Ю. Медзыховскій* отмѣтилъ, что эти перевозки совершаются исключительно въ обратномъ грузовомъ направленіи и поэтому являются для желѣзныхъ дорогъ весьма желательными и удобными. Помимо этого, эти отправки выгодны для дорогъ вслѣдствіе высокой начальной ставки по перевозкамъ короткаго протяженія

Такъ какъ, однако, существующіе исключительные пониженные тарифы почти аннулируютъ существованіе общей тарифной схемы, которая примѣняется, между прочимъ, и отъ Балтійскихъ портовъ, то представляется желательнымъ, чтобы исключительные тарифы по отправкамъ соли съ востока на западъ были вовсе отмѣнены или, по крайней мѣрѣ, чтобы не устанавливалось по такимъ отправкамъ новыхъ льготъ.

Указывая на упадокъ соляной торговли въ Либавскомъ районѣ, происшедшій по изложеннымъ выше причинамъ, *К. Ю. Медзыховскій* высказалъ вмѣстѣ съ тѣмъ и пожеланіе, чтобы, если общее пониженіе схемы не будетъ допущено, къ отправкамъ соли отъ Балтійскихъ портовъ, хотя бы на разстояніи не свыше 500 верстъ, примѣнялась дѣйствовавшая до 1 октября 1906 года схема, т. е. схема на 2 коп. ниже существующей.

Представитель Рижскаго Биржевого Комитета *Ю. Э. Фризендорфъ*, указавъ, что вслѣдствіе повышенія въ октябрѣ 1906 года тарифа на соль перевозки ея въ Ригу стали падать и уменьшились въ 1911 году до 1.604 т. пуд. противъ 2-хъ слишкомъ милліоновъ пудовъ, поддерживалъ ходатайство представителя Либавскаго Биржевого Комитета о восстановленіи прежняго тарифа если не цѣликомъ, то, по крайней мѣрѣ, для отравокъ на разстояніи до 500 верстъ. *Ю. Э. Фризендорфъ* высказалъ также пожеланіе объ отмѣнѣ всехъ существующихъ

исключительныхъ тарифовъ, въ томъ числѣ и навигаціонныхъ, ходатайствуя въ особенности объ отмѣнѣ исключительнаго тарифа для перевозокъ соли отъ ст. Перновъ до ст. Валкъ.

Представитель Ревельскаго Биржевого Комитета *Л. П. Котновскій*, отмѣтивъ, что условія Ревельскаго порта по отношенію къ перевозкамъ соли почти аналогичны съ другими Балтійскими портами, также указалъ на паденіе каботажныхъ перевозокъ соли и въ Ревель, куда въ 1906 г. было привезено 1.749 тыс. пуд., а въ 1909 году всего лишь 1.079 тыс. пуд. Такое сокращеніе перевозокъ объясняется тѣмъ, что привозимая водою пермская соль и донецкая конкурируютъ съ солью, привозимой моремъ съ береговъ Чернаго моря въ Ревель и отсюда доставляемой по жел. дорогѣ въ разные пункты, тяготящіе къ Ревелю. По этой же причинѣ сокращается средній пробѣгъ соли отъ Балтійскихъ портовъ, что подтверждается изданными Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ матеріалами (стр. 65).

Несомнѣнно, что сокращеніе перевозокъ на болѣе короткихъ разстояніяхъ не выгодно для желѣзныхъ дорогъ, а потому, по мнѣнію *Л. П. Котновскаго*, возстановленіе существовавшаго до 1 октября 1906 года тарифа для отправокъ соли на короткихъ разстояніяхъ, примѣрно до 500 верстъ, и при томъ только отъ Балтійскихъ портовъ, было бы желательно какъ въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ интересахъ торговли солью въ Прибалтійскомъ краѣ. Кромѣ того *Л. П. Котновскій* вполне присоединился къ заявленію представителя Рижскаго Биржевого Комитета о желательности отмѣны всякихъ исключительныхъ тарифовъ на перевозку соли.

Представитель Варшавскаго Биржевого Комитета *Э. И. Каминскій* считалъ неправильнымъ предложеніе представителя Либавскаго Биржевого Комитета о пониженіи тарифа для перевозокъ соли только отъ Балтійскихъ портовъ. Пониженіе тарифа, если таковое будетъ допущено, должно быть общее для всѣхъ раіоновъ, а не для отдѣльныхъ пунктовъ, въ особенности такихъ, какъ Либава и другіе порты Балтійскаго моря, которые по сравненію съ Царствомъ Польскимъ находятся въ болѣе благоприятныхъ условіяхъ въ томъ отношеніи, что они могутъ получать соль и водою и по желѣзной дорогѣ, чего лишены Привислинскій край.

Представитель солепромышленниковъ Донецкаго раіона *С. И. Рабиновичъ* полагалъ, что было бы болѣе цѣлесообразнымъ, если бы пониженіе тарифа было дано для перевозокъ соли не отъ Балтійскихъ портовъ, а отъ центровъ соледобыванія къ Балтійскимъ портамъ, въ видѣ, напримѣръ, скидки въ размѣрѣ 33% съ существующаго тарифа. Такое пониженіе тарифа, не нарушивъ существующихъ соотношеній раіоновъ, дало бы возможность жел. дорогамъ конкурировать съ водою, увеличивъ общее количество перевозокъ, и въ результатѣ выиграли бы и желѣзныя дороги, и потребительные рынки Прибалтійскаго края.

Представитель евпаторійскихъ солепромышленниковъ *М. Я. Махлинъ* настаивалъ на томъ, что стоимость отправляемой черезъ Одессу евпаторійской соли около 16½ коп., а не

12¼ коп., какъ опредѣлилъ Ю. М. Сарачъ, такъ какъ себѣстоимость соли въ Евпаторіи вмѣстѣ съ платою въ 2 коп. въ пользу казны составляетъ 7 коп., фрахтъ со страховкою 3 коп., помоль и сушка около 6½ коп. Затѣмъ, присоединяясь къ ходатайству представителя Либавскаго Биржевого Комитета о пониженіи тарифа для перевозокъ соли отъ Балтійскихъ портовъ, М. Я. Махлинъ высказался противъ предложенія С. И. Рабиновича понизить тарифы для отправокъ соли до Балтійскихъ портовъ.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской ж. д. *Л. Г. Гордонъ* заявилъ, что еще при пересмотрѣ тарифовъ на соль въ 1905—1906 г.г. Тарифныя Учрежденія находили установленіе для Одессы пониженныхъ тарифовъ мѣрой искусственной. Но тогда были основанія для этой мѣры: во первыхъ, опасались ввоза иностранной соли въ Привислинскій край, а во вторыхъ, имѣлось въ виду, что Донецкій бассейнъ получить облегченіе по сбыту соли благодаря сокращенію разстояній перевозокъ линією Полтава—Ковель. Въ ближайшемъ будущемъ и одесская соль получить на нѣкоторые рынки сбыта сокращеніе разстояній перевозки, а именно по линіи Одесса—Бахмачъ, а ввозъ соли иностранной въ Царство Польское незначителенъ. Для сбыта одесской соли имѣются природныя благопріятныя условія: сама Одесса представляетъ собою крупный потребительный и промышленный центръ, соль изъ Одессы можетъ сбываться морскимъ путемъ, привислинскіе рынки ближе къ Одессѣ, чѣмъ къ Донецкому бассейну. Вообще одними тарифами нельзя регулировать развитіе различныхъ соляныхъ раіоновъ, которое зависитъ отъ множества разнообразныхъ экономическихъ и другихъ условій. Поэтому нѣтъ никакихъ серьезныхъ основаній для установленія новыхъ тарифныхъ пониженій для соли, отправляемой изъ Одессы.

Затѣмъ, не раздѣляя ходатайства представителя Либавскаго Биржевого Комитета о пониженіи тарифа для перевозокъ соли отъ Балтійскихъ портовъ, Л. Г. Гордонъ считалъ желательнымъ подробнѣе изучить предложеніе представителя Донецкой солепромышленности С. И. Рабиновича объ установленіи пониженнаго тарифа по перевозкамъ соли изъ производительныхъ раіоновъ до названныхъ портовъ, съ той точки зрѣнія, насколько эта мѣра можетъ привлечь на желѣзную дорогу то количество соли, которое въ настоящее время перевозится кружнымъ морскимъ путемъ въ порты Балтійскаго моря.

Представитель Рязанско-Уральской жел. дороги *К. И. Лапшинскій* заявилъ, что тарифы слѣдуетъ понизить такъ, чтобы одесская соль легко проникала въ свой ближайшій естественный раіонъ—юго-западный и вытѣснила донецкую соль, сбытъ которой въ этомъ раіонѣ при нормальныхъ экономическихъ условіяхъ не долженъ имѣть мѣста. Что-же касается Привислинскаго края, то разъ проникаетъ въ этотъ раіонъ донецкая соль, то надо дать возможность проникать туда и солямъ другихъ промысловъ на равныхъ съ донецкой солью условіяхъ. При такомъ положеніи дѣла потребитель могъ бы имѣть на данномъ рынкѣ соль различнаго происхожденія и покупать ее по болѣе умѣренной, чѣмъ въ настоящее время, цѣнѣ.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. А. Я. *Дикштейнъ* отмѣтилъ, что, хотя отъ пониженія тарифа на отправку соли отъ Балтійскихъ портовъ и увеличится быть можетъ, до нѣкоторой степени, желѣзнодорожная перевозка въ предѣлахъ Прибалтійскаго края, но ради этого не слѣдуетъ нарушать создавшагося тарифнаго строя.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи П. Л. *Успенскій* заявилъ, что, по его мнѣнію, въ предположеніяхъ представителя Рязанско-Уральской желѣзной дороги заключаются, повидимому, непримиримыя противорѣчія, такъ какъ для Юго-Западнаго края К. И. Лапшинскій предлагаетъ повысить тарифы на провозъ соли изъ Донецкаго бассейна въ цѣляхъ огражденія одесской соли отъ конкуренціи донецкой, для Привислинскаго же края рекомендуетъ, наоборотъ, уравненіе условій поступленія солей всякихъ промысловъ.

Далѣе, если исходить изъ принципа уравненія этихъ условій, то надо выяснитъ, принимать ли, въ такомъ случаѣ, въ расчетъ только однѣ провозныя платы или же также и особыя условія и себѣстоимость производства отдѣльныхъ промысловъ. Въ первомъ случаѣ надо было бы повысить тарифы на перевозку отъ Одессы до уровня тарифовъ отъ станцій донецкаго или астраханскаго раіоновъ, или же тарифы отъ этихъ послѣднихъ станцій понизитъ до уровня платъ отъ Одессы; но то и другое едва ли можетъ быть допущено. Во второмъ случаѣ, т. е. въ случаѣ, если принять въ расчетъ какъ провозныя платы, такъ и особенности и себѣстоимость производства, то нельзя опредѣлять высокую себѣстоимость славянской и бахмутской выварочной соли по стоимости каменной донецкой соли только потому, что эта соль случайно находится въ томъ же Донецкомъ бассейнѣ, гдѣ добывается и болѣе дешевая (каменная) соль.

Затѣмъ, по подсчетамъ директора товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ Н. Н. Залѣскаго и представителя солепромышленниковъ Присивашскаго раіона Ю. М. Сарача, стоимость евпаторійской соли, отправляемой изъ Одессы, опредѣлена въ 12—12¼ коп. При этомъ получилось, что на цѣломъ рядѣ главнѣйшихъ станцій назначенія Привислинскаго и Юго-Западнаго раіоновъ одесская соль имѣетъ преимущество передъ донецкой отъ 3,25 коп. до 8,96 коп. на пудъ—въ среднемъ, 5—6 коп. Но даже, если принять во вниманіе заявленіе представителя евпаторійской солепромышленности, который опредѣлялъ себѣстоимость идущей изъ Одессы соли въ 16 коп. пудъ, и считалъ стоимость славянской соли всего въ 12½ коп. (хотя тотъ сортъ славянской соли, который идетъ на Юго-Западные и Привислинскія жел. дороги, стоитъ также не менѣе 16 к.), то и въ этомъ случаѣ одесская соль имѣетъ выгоду въ среднемъ около 2 коп.

Наконецъ, конкуррентныя преимущества и ростъ сбыта соли зависятъ не только отъ провозныхъ платъ и себѣстоимости, но и отъ общей суммы разнообразныхъ условій (урожая самосадочной соли, техническихъ усовершенствованій промысловъ, засола рыбы и мяса и т. д.), который болѣе чѣмъ трудно учесть.

Въ виду всего вышесказаннаго П. Л. Успѣнскій полагалъ наиболѣе цѣлесообразнымъ остаться при существующихъ тарифныхъ соотношеніяхъ соледобывающихъ раіоновъ, такъ какъ, хоть эти соотношенія далеко не благопріятны для донецкой соли, въ особенности выварочной, но съ этими соотношеніями соляная промышленность свыклась, а самая ломка ихъ сама по себѣ представляетъ извѣстныя неудобства. Въ случаѣ допущенія ломки тарифныхъ соотношеній, донецкая солепромышленность и, въ частности, славянскіе заводы, производящіе выварочную соль, вынуждены будутъ, въ цѣляхъ самосохраненія, возбудить, съ своей стороны, соотвѣтственныя ходатайства о пониженіи тарифа, въ полной надеждѣ, что, въ силу справедливости, просьбы ихъ будутъ приняты во вниманіе Тарифными Учрежденіями.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. В. А. *Балашовъ*, присоединяясь къ мнѣнію представителя Юго-Западныхъ жел. дорогъ А. И. Высоцкаго о желательности пониженія тарифа на перевозку соли изъ Одессы, указалъ на значительныя прибытія соли въ Влоцлавскъ, куда перевозится, главнымъ образомъ, крымская соль изъ Евпаторіи и Керчи кружнымъ воднымъ путемъ черезъ Гибралтаръ—Данцигъ и далѣе по рѣкѣ Вислѣ черезъ Нешавскую таможеню, или же по желѣзной дорогѣ черезъ Александрово. По даннымъ «Обзора Внѣшней Торговли» (изд. Департамента Таможенныхъ Сборовъ), ввезено русской соли транзитомъ черезъ Германію въ Имперію:

	Черезъ Нешав-скую таможеню.	Черезъ Алексан-дровскую таможеню.
	Тысячи пудовъ.	
въ 1906 году	1.080,9	—
» 1907 »	638,9	301,0
» 1908 »	1.097,5	204,3

Перевозка соли въ Влоцлавскъ изъ крымскаго раіона водою кругомъ Европы обходится, сравнительно съ желѣзнодорожной перевозкой черезъ Одессу, значительно дешевле, а именно: фрахтъ отъ крымскаго берега до Данцига 14 коп. съ пуда, перегрузка на баржи въ Данцигъ и фрахтъ по Вислѣ отъ Данцига до Влоцлавска — 3 коп. съ пуда, выгрузка и доставка къ складамъ въ Влоцлавскъ—1 коп. съ пуда. Слѣдовательно, въ общемъ итогѣ перевозка соли указаннымъ способомъ обходится 18 коп. съ пуда, при перевозкѣ же изъ Данцига въ Влоцлавскъ по желѣзной дорогѣ—на 2 коп. дороже, т. е. 20 коп. съ пуда. Стоимость перевозки той же соли черезъ Одессу со всеми дополнительными сборами составляетъ 25,17 коп. съ пуда (считая въ томъ числѣ и фрахтъ отъ крымскихъ портовъ до Одессы 2 коп. съ пуда), т. е. дороже перевозки сплошнымъ воднымъ путемъ на 7 коп. съ пуда.

При такихъ условіяхъ желѣзныя дороги, вслѣдствіе дороговизны тарифа, лишаются перевозокъ на сумму выручки ежегодно до 190 тыс. рублей. Съ этимъ явленіемъ необходимо бороться, и поэтому казеннымъ жел. дорогамъ представляется желательнымъ, въ цѣляхъ привлеченія упомянутыхъ отправокъ соли на желѣзныя дороги, установленіе исключительнаго тарифа на перевозку соли отъ Одессы до Влоцлавска въ размѣрѣ 18 коп.

съ пуда, соответствующемъ стоимости перевозки во Влоцлавскъ кружнымъ воднымъ путемъ.

Затѣмъ, по поводу заявленія представителя Либавскаго Биржевого Комитета К. Ю. Медзыховскаго о сокращеніи каботажныхъ перевозокъ соли въ Либаву, к. а. В. А. Балашовъ отмѣтилъ, что въ общей сложности сказанныя перевозки до Балтійскихъ портовъ не уменьшаются, и по отдѣльнымъ портамъ замѣчается даже увеличеніе прибытія соли, такъ напр., согласно матеріаламъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ (стр. 79), прибыло каботажемъ изъ Евпаторіи въ Ригу: въ 1909 г.—1.862 тыс. пуд., въ 1910 г.—2.318 тыс. пуд., въ Ревель, въ тѣ же года—1.079 тыс. п. и 1.429 тыс. пуд. По отправкѣ соли изъ Керчи и для Либавы обнаруживается увеличеніе каботажа (въ 1910 г. 424 тыс. пуд. противъ 220 т. п. 1909 г.). Поэтому нѣтъ основаній къ какому либо измѣненію тарифа на соль для Прибалтійскихъ портовъ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *баронъ Г. Х. Майдель* полагалъ, что если сами жел. дороги находятъ тарифъ высокимъ, если провозныя платы превышаютъ въ 2—3 раза себѣстоимость соли, то естественно слѣдуетъ понизить тарифъ для всѣхъ соледобывающихъ раіоновъ. Но представителемъ Рязанско-Уральской ж. д. К. И. Лашинскимъ предлагается для одного раіона (донецкаго) повышеніе, а для другихъ пониженіе тарифа. Предлагаемая мѣра можетъ только облегчить конкуренцію отдѣльныхъ соляныхъ промысловъ на рынкахъ сбыта и дать возможность одному раіону вытѣснить изъ даннаго рынка соль другого раіона, отчего цѣны не понизятся, и потребитель ничего не выиграетъ. Затѣмъ, по поводу заявленія представителя казенныхъ жел. дорогъ к. а. В. А. Балашева объ установленіи пониженнаго (навигационнаго) тарифа на соль отъ Одессы до Влоцлавска, проектируемаго въ цѣляхъ отвлеченія соли отъ морского пути, нельзя не отмѣтить, что было бы правильнѣе и болѣе цѣлесоответственнымъ, если бы пониженіе тарифа на перевозку соли до Влоцлавска было дано не только для Одессы, но и для другихъ раіоновъ, напр. для Донецкаго бассейна.

Равнымъ образомъ баронъ Г. Х. Майдель признавалъ неправильнымъ проектированное представителями Биржевыхъ Комитетовъ Прибалтійскаго края пониженіе тарифа на отправки соли отъ портовъ Балтійскаго моря на разстояніяхъ до 500 верстъ, полагая, что если признать возможнымъ пониженіе существующихъ тарифовъ на соль, то такое пониженіе должно быть сдѣлано вообще для всѣхъ раіоновъ, какъ общая мѣра, а не для отдѣльныхъ пунктовъ.

Другими членами Совѣщанія по поводу предложенія представителя Управленія желѣзныхъ дорогъ В. А. Балашова были заявлены слѣдующія соображенія.

Второй представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *М. Н. Селиховъ*, а также представители солепромышленниковъ Донецкаго бассейна *Н. Н. Зальтсскій* и *С. И. Рабиновичъ*, высказались противъ установленія проектированнаго навигационнаго тарифа на перевозку соли отъ Одессы до

Влоцлавска, находя, что этот тариф не достигнет своей цѣли—не отвлечет лишняго количества соли отъ воднаго пути, а увеличить лишь сбытъ въ Царство Польское евпаторійской и одесской солей по жел. дорогамъ за счетъ донецкой каменной и выварочной соли, что было бы крайне несправедливо въ отношеніи донецкой солепромышленности, поставленной и безъ того въ неблагопріятныя условія по сбыту соли въ Царство Польское, по сравненію съ евпаторійскими и одесскими промыслами. Но если было бы все же окончательно признано необходимымъ установить упомянутый навигаціонный тарифъ для Одессы, то по всей справедливости надлежало бы дать и донецкой соли соотвѣтственныя тарифныя льготы для поддержанія сложившихся уже соотношеній разныхъ раіоновъ добычанія соли.

Представитель Рязанско-Уральской жел. дороги *К. И. Лапшинскій*, исходя изъ высказаннаго уже имъ принципа равенства условій по перевозкамъ соли изъ различныхъ производительныхъ раіоновъ на опредѣленные рынки сбыта и считая, что Привислинскій край является такимъ раіономъ сбыта, куда можетъ проникать соль различныхъ промысловъ, заявилъ, что если будетъ допущено какое-нибудь пониженіе тарифа для отправки соли отъ Одессы въ Царство Польское, то соотвѣтственное пониженіе должно быть дано и для соли, идущей изъ другихъ раіоновъ—донецкаго, астраханскаго и др.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи с. с. *С. А. Эрдели* заявилъ, что врядъ ли можно признать правильными соображенія представителя Управленія желѣзныхъ дорогъ, который, рекомендуя установить особый навигаціонный тарифъ отъ Одессы до Влоцлавска, полагалъ, что это привлечетъ на жел. дороги около 1 милл. пудовъ евпаторійской соли, идущихъ теперь водою. По его мнѣнію казенныя дороги еще больше должны быть заинтересованы въ томъ, чтобы въ Привислинскій край перевозилась въ возможно большемъ количествѣ соль изъ различныхъ вообще производительныхъ раіоновъ, а не только отъ Одессы.

Кромѣ того, необходимо принять во вниманіе то обстоятельство, что въ Влоцлавскѣ въ настоящее время перевозится немолотая соль въ количествѣ только 1 милл. пудовъ потому лишь, что Влоцлавскѣ не имѣетъ возможности перемолоть больше соли. Съ установленіемъ же навигаціоннаго тарифа отъ Одессы до Влоцлавска (18 коп. съ пуда) во Влоцлавскѣ пойдетъ молотая одесская соль и соль евпаторійская, перемолотая въ Одессѣ, въ гораздо большемъ количествѣ, чѣмъ 1 милліонъ, примѣрно въ количествѣ до 5—7 милл. пуд. Этотъ излишекъ въ 4—6 милл. пуд. будетъ ввезенъ Евпаторіей и Одессой за счетъ уменьшенія отправокъ соли другихъ раіоновъ, главнымъ образомъ, донецкой соли.

Поэтому, если для желѣзныхъ дорогъ надо установить пониженный тарифъ на перевозку соли до Влоцлавска или, вѣрнѣе говоря, вообще въ Царство Польское, то такой тарифъ долженъ быть установленъ не только отъ Одессы, но и отъ станцій отправленія донецкой соли.

Представитель Отдѣла торговаго мореплаванія с. с. *С. А. Ша-*

теленз отмѣтилъ, что Министерствомъ Торговли и Промышленности изготовленъ проектъ закона, согласно которому соль должна будетъ перевозиться только подъ русскимъ флагомъ. Поэтому тарифная мѣра, проектируемая въ цѣляхъ отвлеченія одесской соли отъ морского пути, будетъ направлена противъ русскаго пароходства, что, конечно, нельзя признать цѣлесообразнымъ. Кромѣ того, опредѣляемый представителемъ Управленія жел. дорогъ размѣръ фрахта отъ Одессы до Данцига въ 14 коп. съ пуда надо признать слишкомъ высокимъ, такъ какъ въ дѣйствительности фрахтъ этотъ не превышаетъ 9—11 коп., вслѣдствіе чего предложенный навигаціонный тарифъ для перевозки соли отъ Одессы до Влоцлавска намѣченной цѣли достигнуть не можетъ.

Резюмируя высказанныя въ Совѣщаніи мнѣнія по вопросу о тарифахъ на перевозку соли отъ Одессы, Предсѣдатель отмѣтилъ слѣдующія пожеланія.

1) Представителемъ Одесскаго Биржевого Комитета и представителями казенныхъ жел. дорогъ возбуждено ходатайство о пониженіи существующихъ тарифовъ отъ Одессы въ Привислинскій край около $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда (1,41 к.), въ виду сокращенія желѣзнодорожныхъ перевозокъ соли изъ этого порта и въ виду того, что Донецкій бассейнъ получилъ уже выгоды въ размѣрѣ до $1\frac{1}{2}$ коп. на пудѣ (1,41 к.) отъ уменьшенія разстояній перевозокъ новыми транзитными линиями (Полтава—Кіевъ—Ковель).

2) Представителемъ Управленія жел. дорогъ выражено пожеланіе объ установленіи исключительнаго тарифа въ 18 коп. съ пуда за перевозку соли отъ Одессы до Влоцлавска, въ цѣляхъ конкуренціи съ отправками соли въ Влоцлавскъ кружнымъ морскимъ путемъ черезъ Данцигъ.

Противъ допущенія вышеупомянутыхъ тарифныхъ мѣропріятій высказались нѣкоторые представители частныхъ жел. дорогъ и промышленности и, главнымъ образомъ, представители донецкой солепромышленности, находя, что существующія пониженія тарифа для Одессы достаточны, что Одесса сама по себѣ занимаетъ выгодное положеніе по сбыту соли и что если будетъ признано необходимымъ понизить одесскій тарифъ, то въ такой же степени, по всей справедливости, надо дать пониженіе тарифа и для другихъ раіоновъ соляной промышленности.

3) Представителями Биржевыхъ Комитетовъ Прибалтійскаго края, заявившими о сокращеніи средняго пробѣга соляныхъ грузовъ отъ портовъ Балтійскаго моря, было предложено понизить тарифъ на отправку соли отъ этихъ портовъ на протяженіи не свыше 500 верстъ, противъ чего возражалъ между прочимъ и представитель солепромышленности Донецкаго бассейна С. И. Рабиновичъ, признававшій болѣе цѣлесообразнымъ установить пониженный тарифъ для всѣхъ соледобывающихъ раіоновъ по перевозкамъ соли до балтійскихъ портовъ.

Совѣщанію были доложены слѣдующія ходатайства.

Тарифы на перевозку соли Присивашскаго раіона.

1) Въ январѣ 1911 года уполномоченный солепромышленниковъ Присивашскаго раіона Ю. М. Сарачъ возбудилъ ходатайство объ увеличеніи существующей скидки въ $1\frac{1}{2}$ коп. съ

пуда, установленной по исключительнымъ тарифамъ №№ 9 и 10 для отправокъ присивашской соли черезъ станціи Лозовую и Меррефу, еще на 2,22 коп. и пониженіи на 2 коп. тарифа на соль, отправляемую со ст. Нижнеднѣпровскъ по Днѣпру и поступающую съ днѣпровскихъ пристаней вторично на желѣзную дорогу. Ходатайство это возбуждено въ виду паденія сбыта соли Присивашскаго района, которое объясняется трудно преодолимою конкуренціею донецкой соли на сѣверѣ и соли еоодосійскихъ, евпаторійскихъ и керческихъ промысловъ на югѣ (см. прилож. № 4).

2) Днѣпровскіе судовладельцы М. Лауэмбургъ и др. телеграммой отъ 15 мая 1912 года обратились въ Тарифный Сѣздъ съ ходатайствомъ о сохраненіи въ силѣ существующаго исключительнаго тарифа № 7 на перевозку присивашской соли до Нижнеднѣпровска и нѣкоторыхъ другихъ станцій Екатерининской и Южныхъ жел. дорогъ, такъ какъ въ случаѣ отмены означеннаго тарифа донецкая соль совершенно забьетъ присивашскую, и промыслы Сиваша и днѣпровскіе судовладельцы будутъ разорены совершенно.

3) Управление жел. дорогъ, отношеніемъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 6 марта 1912 года за № 7181/5077, ходатайствуетъ о распространеніи на отправки со станцій Владиславовка и Исламъ-Терекъ существующихъ для Присивашскаго района исключительныхъ тарифовъ, такъ какъ вблизи этихъ двухъ станцій въ настоящее время открыты соляные промыслы, дающіе до 1 милліона пудовъ соли (см. прилож. № 5).

4) Судовладельцы на Днѣпрѣ въ ходатайствѣ на имя Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Сѣздовъ (это ходатайство поступило также непосредственно въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ) просятъ сохранить существующій исключительный тарифъ на крымскую соль по Южнымъ и Екатерининской жел. дорогамъ на Нижнеднѣпровскъ, освободивъ эту соль отъ вторичнаго взиманія 2 коп. при дальнѣйшей переотправкѣ съ судовъ на желѣзныя дороги отъ пристаней Днѣпровскаго бассейна, такъ какъ въ противномъ случаѣ совершенно уничтожится сбытъ соли, которою этотъ край питается, и окончательно будетъ убито днѣпровское судоходство, занимающееся исключительно перевозкою соли.

5) Днѣпровскіе судопромышленники средняго теченія Днѣпра, указывая въ ходатайствѣ на имя Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Сѣздовъ на сокращеніе перевозки соли по рѣкамъ Днѣпровскаго бассейна, вслѣдствіе состоявшагося въ 1906 году повышенія тарифовъ, просятъ о возстановленіи ставки въ 1/45 коп. съ п. и в. для соли, отправляемой отъ пристаней верховьевъ Днѣпровскаго бассейна по жел. дорогѣ, и объ оставленіи въ силѣ существующаго исключительнаго тарифа на перевозку крымской соли до Нижнеднѣпровска.

Представители солепромышленниковъ Присивашскаго района *Д. І. Саперштейнъ* и *Ю. М. Сарачъ*, въ дополненіе къ приведенному выше въ п. 1 ходатайству о пониженіи тарифовъ для присивашской соли, высказали нижеслѣдующее.

Въ Присивашскомъ районѣ сосредоточено около 20 соляныхъ промысловъ со средней производительностью въ 12 мил. пудовъ въ годъ. Изъ числа этихъ промысловъ болѣе половины принадлежатъ казнѣ. Арендаторы казенныхъ промысловъ обязаны подъ угрозой пятикратныхъ штрафовъ и потери крупныхъ залоговъ добывать въ общемъ не менѣе 5 милл. пудовъ въ годъ. Поэтому, какъ частные владѣльцы, такъ и казна одинаково заинтересованы въ томъ, чтобы солянымъ промысламъ Присивашскаго района были предоставлены условія если не для дальнѣйшаго развитія, то, по крайней мѣрѣ, для сохраненія тѣхъ остатковъ соляного промысла, которые въ настоящее время еще дѣйствуютъ. Затѣмъ, на казенныхъ же промыслахъ возникаетъ новое производство — добываніе калийной и магнезiальной соли, въ которыхъ нуждается наше сельское хозяйство и химическая промышленность и которыя до сихъ поръ ввозятся къ намъ изъ Германіи. Арендаторамъ двухъ наиболѣе крупныхъ казенныхъ промысловъ Присивашскаго района вмѣнено въ обязанность, начиная съ 1913 года, добывать ежегодно не менѣе 125.000 пудовъ названныхъ солей и нѣтъ сомнѣнія, что это новое весьма важное производство широко разовьется и сдѣлается самостоятельнымъ и крупнымъ источникомъ дохода для казны и населенія.

Далѣе, слѣдуетъ отмѣтить, что въ существованіи и развитіи сивашскихъ промысловъ заинтересовано мѣстное рабоче и крестьянское населеніе, а также и пришлые рабочіе, получающіе на промыслахъ значительные заработки. Затѣмъ, съ судьбой сивашской промышленности тѣсно связана судьба многочисленнаго класса судовладѣльцевъ, занимающихся перевозкой сивашской соли по Днѣпру и его притокамъ.

Наконецъ, Южныя жел. дороги, которыя выручаютъ за сивашскую соль почти такую же плату, какъ за донецкую (средняя плата за сивашскую соль $\frac{1}{48}$ коп. съ пуда и версты, а за донецкую — $\frac{1}{47}$ коп.), всего болѣе заинтересованы въ развитіи перевозокъ соли именно изъ Присивашскаго района, ибо въ направленіи Синельниково—Теоодосія и Синельниково—Севастополь дороги имѣютъ массовый грузъ въ видѣ зерновыхъ продуктовъ и каменнаго угля, въ обратномъ же направленіи сивашская соль является единственнымъ массовымъ грузомъ для возвращающагося порожняго подвижного состава. Такъ напримѣръ, въ теченіе 1903 и 1904 годовъ, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія, прослѣдовало отъ ст. Синельниково къ югу 75.000 вагоновъ, обратный же грузъ нашли для себя только 17.500 вагоновъ, изъ коихъ 12.800 или 73% были нагружены присивашской солью.

Такимъ образомъ все говоритъ за дальнѣйшее существованіе и развитіе присивашскаго солянаго промысла, между тѣмъ, вслѣдствіе установленныхъ въ послѣднее десятилѣтіе тарифовъ, вывозъ соли изъ Присивашскаго района неизмѣнно изъ года въ годъ падаетъ, въ то время какъ другіе районы неизмѣнно увеличиваютъ свое производство и вывозъ. Такъ, согласно изданнымъ Департаментомъ желѣзнодорож. дѣль «Матеріаламъ» (стр. 59 и 64) количества перевозки соли главнѣйшихъ районовъ выражены слѣдующими цифрами:

Родъ соли:	Количество перерозокъ въ тысячахъ пудовъ:					Въ 1910 г. бо- лѣ (+) или менѣ (-) чѣмъ въ 1898 году (въ % %).
	1898 г.	1900 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	
Пермская	6.931	7.295	7.379	8.879	9.647	+39,5 %
Донецкая	25.670	26.337	29.860	34.104	34.664	+35 %
Крымская	9.253	9.247	10.853	10.077	10.326	+11,5 %
Присивашск.	6.165	5.305	4.694	4.537	4.488	-27,2 %
Астраханская	19.794	25.014	31.429	30.428	36.035	+82 %

Причина столь неудовлетворительнаго положенія солянаго промысла Присивашскаго района заключается въ невыгодныхъ географическихъ условіяхъ, въ которыя онъ поставленъ по отношенію къ своимъ болѣе счастливымъ конкурентамъ, а именно къ крымскому, одесскому и донецкому районамъ. Объ этихъ невыгодныхъ условіяхъ много говорилось при предыдущихъ пересмотрахъ и Тарифныя Учрежденія принимали отчасти во вниманіе невыгодное положеніе Присивашскаго района и всегда устанавливали для вывоза соли этого района исключительные тарифы. Насколько исключительные тарифы существенно необходимы для сивашской соли, можно заключить изъ того, что отъ 85% до 90% всего количества перевозокъ сивашской соли отправляется именно по этимъ тарифамъ.

Однако, къ сожалѣнію, дѣйствующіе въ настоящее время исключительные тарифы и скидка съ общаго тарифа въ нѣкоторыхъ направленіяхъ не достигаютъ своей цѣли. Такъ, несмотря на исключительные тарифы №№ 9 и 10, дающіе сивашской соли скидку 1,50 коп. съ пуда при слѣдованіи соли черезъ Лозовую и Мерефу, нѣтъ ни одного пункта сбыта присивашской соли, въ который она могла бы проникать съ меньшимъ пробѣгомъ по сѣти желѣзныхъ дорогъ и, слѣдовательно, при меньшей или хотя бы одинаковой съ донецкой солью стоимости провоза. Разница въ провозныхъ платахъ не въ пользу присивашской соли получается при слѣдованіи до ст. Лозовой и за Лозовую въ 3,22 коп. съ пуда, а именно, средняя плата до Лозовой для сивашской соли 8,65 коп. съ пуда, для донецкой—5,43 коп.

Вслѣдствіе этой разницы отправка соли по направленію черезъ Лозовую и Мерефу, вообще незначительная, изъ года въ годъ продолжаетъ сокращаться, упавъ съ 769 тыс. пуд. въ 1898 г. до 527 тыс. пуд. въ 1910 г.

Но главная масса сивашской соли пользуется исключительнымъ тарифомъ № 7, которымъ дается названной соли скидка съ общаго тарифа для отправокъ на нѣкоторыя станціи Екатерининской и Южныхъ жел. дорогъ, въ томъ числѣ до Нижнеднѣпровска-пристани (до 2,2 коп. съ пуда). Съ 1906 года тарифы на соль были повышены на 2 коп. съ пуда, слѣдовательно, сивашская соль, слѣдующая транзитомъ черезъ Днѣпръ, дважды подвергалась этому повышенію: первоначально при отправленіи до Нижнеднѣпровска, а затѣмъ второй разъ при новомъ поступленіи съ днѣпровскихъ пристаней на желѣзную дорогу, чѣмъ значительно поглощается скидка, даваемая исключительнымъ тарифомъ № 7. Кромѣ того, дѣйствіе этого тарифа въ значительной степени парализуется новой

линіей Одесса—Бахмачъ, движеніе по которой открывается въ ближайшемъ будущемъ.

На основеніи всѣхъ вышеприведенныхъ обстоятельствъ и соображеній Д. І. Саперштейнъ и Ю. М. Сарачъ считали въ правѣ возбудить нижеслѣдующія ходатайства.

1) При исчисленіи тарифныхъ ставокъ на перевозку соли отъ всѣхъ станцій Присивашскаго района считать разстояніе отъ этихъ станцій до станціи Лозовой равнымъ 165 верстъ (иначе говоря увеличить скидку для отправокъ соли черезъ Лозовую и Мерефу, установленную согласно тарифамъ №№ 9 и 10 въ размѣрѣ 1½ коп., до 3 коп. съ пуда). Осуществленіе этого ходатайства явится не новой льготой для сивашской соли, а справедливой компенсаціей по отношенію къ ея конкурентамъ: донецкой, которая получила косвенную льготу отъ проведенія Сѣверо-Донецкой жел. дороги, и одесской, которая получаетъ такую же льготу отъ новой линіи Одесса—Бахмачъ.

2) Сохранить существующій тарифъ № 7 на перевозку сивашской соли до Нижнеднѣпровска и нѣкоторыхъ другихъ станцій Екатерининской и Южныхъ жел. дорогъ.

Въ случаѣ, если установленное съ 1 октября 1906 года общее повышеніе тарифовъ на соль будетъ сохранено, то освободить сивашскую соль отъ вторичной оплаты этими 2-мя копѣйками при поступленіи сказанной соли съ днѣпровскихъ пристаней на желѣзныя дороги.

Кромѣ того, названные представители солепромышленниковъ Присивашскаго района просили дать и для представляемыхъ ими промысловъ соответственныя тарифныя льготы по отправкамъ соли въ Привислинскій край и порты Балтійскаго моря, если какія-либо льготныя тарифы на перевозку соли въ указанные пункты будутъ даны для одесской и другой соли.

По поводу ходатайства Управленія желѣзныхъ дорогъ о включеніи станціи Владиславовка и Исламъ-Терекъ въ число станцій Присивашскаго района, пользующихся льготами исключительныхъ тарифовъ, Ю. М. Сарачъ заявилъ, что названныя станціи къ Присивашскому району не относятся и находятся недалеко отъ порта Феодосіи, откуда можно сбывать соль на различные рынки морскимъ путемъ, которымъ сивашская соль вообще пользоваться не имѣетъ возможности за отсутствіемъ по близости болѣе или менѣе удовлетворительныхъ гаваней (единственный ближайшій портъ Геническъ очень мелководенъ). Поэтому новымъ промысламъ при станціяхъ Владиславовка и Исламъ-Терекъ нѣтъ основаній давать тѣ исключительныя тарифы, которыми пользуется соль Присивашскаго района.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. В. А. Балашовъ высказалъ слѣдующее: районъ сбыта крымской (сивашской) соли не великъ и обнимаетъ, главнымъ образомъ, шесть дорогъ Южныя, Екатерининскую, Юго-Западныя, Либаво-Роменскую, Московско-Кіево-Воронежскую и М.-Курскую, на которыхъ наблюдаются болѣе или менѣе существенныя перевозки названной соли, заслуживающія вниманія. Общая перевозка сивашской соли по сравненію съ перевозкою донецкой соли, которая сбывается на 34 дороги, весьма незначительна и послѣ 1906

года замѣтно упала. Такъ, всего перевезено соли изъ крымскаго района по желѣзнымъ дорогамъ:

въ 1906 году	5.550 тыс. пуд.
» 1907 »	3.729 » »
» 1908 »	4.680 » »
» 1909 »	4.259 » »
» 1910 »	4.334 » »
» 1911 »	4.382 » »

Линія Петербургъ-Москва-Севастополь является для крымской соли раздѣльной: въ упомянутыя выше дороги, на которыя простираетъ свое слабое вліяніе сивашская соль, лежатъ къ западу отъ приведенной линіи, причемъ ни въ Прибалтійскій край, ни въ Привислинскій эта соль не попадаетъ.

Причиною слабого развитія сбыта сивашской соли служить, между прочимъ, дальность разстояній мѣсторожденій этой соли отъ рынковъ, вслѣдствіе чего даже пониженныя тарифныя ставки во многихъ случаяхъ не уравниваютъ стоимости ея провоза со стоимостью перевозки донецкой соли. Такъ, если для сравненія взять отправки донецкой соли со станцій Ступки и сивашской соли со ст. Сокологорное до нѣкоторыхъ нижеприводимыхъ станцій, получимъ слѣдующія разницы въ стоимости провоза въ пользу первой соли:

ОТПРАВКИ.	Кратчайшее направленіе черезъ станціи.	Количество везетъ.	Стоимость перевозки въ коп. съ пуда.	Разница въ пользу донецкой соли.
Ступки—Варшава	Полт.—Кіевъ—Ков.—Прага	1.385	26,28	1,65
Сокологорное — Варшава.	Александр.—Дол.—Знам.—Ковель—Прага	1.506	27,93	
Ступки—Лодзь	Полтава — Кіевъ.—Ковель—Варшава—Колюш.	1.519	28,14	1,51
Сокологорное—Лодзь.	Александр.—Дол.—Знам.—Ковель—Варш.—Колюш.	1.640	29,65	
Ступки—Рига	Краматорск.—Льговъ—Брянскъ	1.503	27,89	0,96
Сокологорное—Рига*).	Мерефа — Врожба.—Бахм.—Жлобинъ	1.745	28,85	
Ступки—Полтава	Лозовая.	319	9,09	1,61
Сокологорное — Полтава **).	Лозовая.	483	10,70	

*) Отправка разсчитана по исключительному тарифу № 9.

***) Отправка разсчитана по исключительному тарифу № 10.

Наиболѣе значительное количество сивашской соли идетъ на Екатерининскую жел. дорогу до станціи Нижнеднѣпровскъ и отсюда далѣе по рѣкѣ Днѣпру и его притокамъ Деснѣ, Припяти, Сожѣ, Березинѣ. Благопріятнымъ условіемъ для слѣдованія соли этимъ путемъ является возможность пользоваться обратными судами изъ подъ грузовъ, слѣдующихъ съ верховьевъ Днѣпра и его притоковъ внизъ по рѣкѣ. Большая часть отправляемой такимъ путемъ соли потребляется въ районѣ системы Днѣпра, но нѣкоторая часть, достигнувъ города Пинска, тамъ снова перегружается и слѣдуетъ далѣе по желѣзной дорогѣ.

Было время, когда донецкая солепромышленность оспаривала у Крыма и этотъ естественный его рынокъ сбыта соли, испрашивая для себя пониженный тарифъ, въ чемъ ей, однако было отказано.

Тѣмъ не менѣе перевозка донецкой соли въ Нижнеднѣпровскъ и безъ тарифныхъ льготъ значительно развивается, въ то время, какъ отправки туда сивашской соли, хотя по сравненію съ перевозками донецкой соли вообще абсолютно болѣе крупныя, замѣтно упали. Такъ, перевезено было соли въ Нижнеднѣпровскъ:

	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Т ы с я ч и п у д о в ь .					
Крымской	3.090	2.112	2.582	2.417	2.422	2.516
Донецкой	517	777	943	1.200	959	886

Развитіе перевозокъ донецкой соли на ст. Нижнеднѣпровскъ знаменательно тѣмъ, что стоимость перевозки этой соли дороже, чѣмъ крымской, вслѣдствіе пониженнаго исключительнаго тарифа № 7, установленнаго для этой послѣдней соли. Напримѣръ отправка до Нижнеднѣпровска отъ Таганаша обходится 7,44 коп., а отъ Деконской—8,76, тарифная разница въ пользу Таганаша—1,32 коп. Слѣдовательно, если бы не существовало упомянутаго тарифа № 7, то крымская соль была бы совершенно выбита изъ приднѣпровскаго района донецкой солью. Поэтому для крымскаго района необходимо оставить и на дальнѣйшее время пользованіе этимъ тарифомъ, благодаря которому крымская соль перевозится на станцію Нижнеднѣпровскъ въ наибольшемъ количествѣ.

Равнымъ образомъ необходимо оставить въ силѣ и исключительный (навигационный) тарифъ № 8, дѣйствующій для перевозокъ крымской соли до станцій Кіевъ, Днѣпръ—Красное и Черкассы въ періодъ съ 15 марта по 15 ноября, такъ какъ доставка на эти станціи названной соли вообще слабо развита и въ 1911 году замѣтно упала, а отправки туда же донецкой соли непрерывно растутъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ.

Перевезено соли.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911
	Т ы с я ч и п у д о в ь .					
Крымской	7,8	83,3	157,6	5,1	74,7	38,7
Донецкой	84,1	55,8	75,6	81,0	91,8	174,9

Отправка крымской соли на упомянутыя три станціи поддерживается получаемой отъ примѣненія навигационнаго тарифа № 8 выгодой въ стоимости перевозки, которая по отпавкѣ,

напр., со ст. Сокологорное до ст. Кіевъ, Днѣпръ—Красное и Черкассы, по сравненію съ отправкой донецкой соли со ст. Соляные заводы на тѣ же станціи назначенія, составляетъ соответственно 0,50 к., 0,65 к., и 1,27 к. съ пуда.

Что же касается тарифовъ №№ 9 и 10, которыми установлена скидка въ 1,50 коп. съ пуда при слѣдованіи крымской соли на станціи, кратчайшимъ направленіемъ на которыя являются станціи Мерефа и Лозовая, то, принимая во вниманіе, что эта скидка не уравниваетъ платы за провозъ крымской соли съ провозной платой за донецкую соль, представлялось бы справедливымъ и цѣлесообразнымъ указанную скидку по обоимъ тарифамъ увеличить до 2,5 коп., чѣмъ провозная плата для крымской соли хотя и не была бы вполне уравнена съ донецкой, но все же замѣтно къ ней приближена.

Такимъ образомъ, к. а. В. А. Балашовъ отъ имени казенныхъ жел. дорогъ относительно тарифовъ для крымской соли высказался: 1) за оставленіе въ силѣ, безъ измѣненій, исключительныхъ тарифовъ № 7 и № 8 и 2) за повышеніе установленныхъ тарифами № 9 и № 10 скидокъ съ общей схемы на 1 коп., т. е. съ 1½ до 2½ коп. на пудъ.

Представитель Товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ *Н. Н. Залѣсскій* заявилъ, что славянская выварочная соль въ районѣ сбыта сивашской соли, несмотря на близость этого района, сбывается въ количествѣ не болѣе 630.000 пуд. и расцѣнивается почти одинаково, какъ и сивашская соль (въ указанный районъ идетъ средній сортъ славянской соли). Это зависитъ отъ того, что, благодаря существующимъ для сивашской соли льготнымъ тарифамъ, разница въ стоимости той и другой соли на мѣстахъ сбыта получается въ пользу сивашской, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы, въ которой стоимость производства славянской соли принята въ 12,50 коп. съ пуда, а сивашской—4 коп.:

До станцій.	Отъ станцій.		Разница въ пользу сивашск. соли.
	Соляные заводы.	Таганашъ.	
Въ копейкахъ.			
Курскъ	11,51+12,5=24,01	14,98+4=18,98	5,03
Лохвица	11,49+12,5=23,99	14,44+4=18,44	5,55
Нижнеднѣпр. . .	7,56+12,5=20,06	7,44+4=11,44	8,62

На основаніи этихъ данныхъ и принимая во вниманіе, что славянская выварочная соль, несмотря на всеми признанное ея высокое качество по сравненію съ солью другихъ промысловъ, оцѣнивается одинаково съ сивашской солью, *Н. Н. Залѣсскій* полагалъ, что при такихъ условіяхъ давать новыя тарифныя льготы Присивашскому району, какъ этого просятъ представителя сивашскихъ солепромышленниковъ и представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ, нѣтъ рѣшительно никакихъ основаній; но если все же эти льготы будутъ допущены для отправокъ сивашской соли, то, по справедливости, и славянская выварочная соль должна получить соответственные тарифныя облегченія.

Представитель Сѣверо-Донецкой жел. дороги *Е. А. Мошленскій* отмѣтилъ, что развитіе сбыта донецкой соли не столь велико, какъ указываетъ на это представитель Управленія ж-

лѣзныхъ дорогъ. Если въ 1906 году отправлено было изъ Донецкаго бассейна всего около 32 милл. пудовъ, а въ 1910 около 34 милл., то приростъ сбыта составляетъ около 1% въ годъ, что не говоритъ о блестящемъ положеніи донецкой соле-промышленности. Затѣмъ, нельзя сравнивать тарифы на разныхъ разстояніяхъ и на этомъ сравненіи основывать требованіе тарифныхъ льготъ для болѣе дальнихъ перевозокъ. Присивашская соль и въ настоящее время широко пользуется значительными скидками съ общаго тарифа и дальше еще увеличивать эти скидки—нѣтъ достаточныхъ основаній и несправедливо по отношенію къ другимъ соледобывающимъ районамъ, тѣмъ болѣе, что именно для присивашской соли существуетъ такой совершенно даже ненормальный тарифъ, какъ исключительный тарифъ № 7, который врядъ ли является навигаціоннымъ, такъ какъ вмѣсто того, чтобы отвлекать грузъ отъ воднаго пути на желѣзную дорогу, какъ это обыкновенно дѣлается, этотъ тарифъ поощряетъ отвлечение соли отъ желѣзной дороги на воду. Если Южныя желѣзныя дороги желаютъ увеличить свою выручку отъ перевозокъ крымской соли, они должны увеличить ставки этого тарифа до нормальныхъ.

Представитель М.-К.-Воронежской ж. д. *Л. Г. Гордонъ* высказался также противъ пониженія дѣйствующихъ исключительныхъ тарифовъ для перевозокъ соли изъ Присивашскаго района, не находя, чтобы донецкая соль и крымская, идущая черезъ Одессу, были поставлены въ отношеніи условій сбыта въ особо благоприятныя условія по сравненію съ сивашской солью. Противъ распространенія же исключительныхъ тарифовъ, установленныхъ для соли Присивашскаго района, на станціи Владиславовка и Исламъ-Терекъ *Л. Г. Гордонъ* не возражалъ.

Совѣщанію были доложены нижеслѣдующія ходатайства и заявленія, касающіяся тарифовъ на перевозку астраханской соли.

Тарифы на перевозку соли Астраханскаго района.

1) Соледобыватели Баскунчакскаго озера *В. В. Сапожниковъ*, бр. *Шаровы* и *Гр. Назаровъ*, въ ходатайствѣ своемъ отъ 19 февраля 1910 года передъ Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, указывая на вытѣсненіе баскунчакской соли другою солью и особенно донецкой не только съ отдаленныхъ рынковъ сбыта сѣверо-западныхъ губерній, но и съ ближайшихъ рынковъ центральныхъ и приволжскихъ губерній и, находя существующую скидку въ 1½ коп. съ пуда, для перевозокъ баскунчакской соли черезъ Анисовку недостаточной, просятъ: а) установить скидку съ дѣйствующаго тарифа въ размѣрѣ 20% для перевозокъ отъ Баскунчака на станціи линіи: Козловъ—Грязи—Елецъ—Орелъ—Брянскъ—Гомель—Лунинецъ—Брестъ—Варшава и на станціи къ сѣверу отъ этой линіи лежащія, съ расчетомъ платы за непрерывное протяженіе (считая въ томъ числѣ и разстояніе Баскунчакской жел. дороги) и съ отмѣною узлового передаточнаго сбора въ Баскунчакѣ;

б) установить тарифъ на отправку соли отъ Баскунчака до Москвы сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ въ размѣрѣ 15 коп. съ пуда, по стоимости доставки соли черезъ Владимировку—Нижній, такъ какъ этимъ путемъ ввозится въ подмо-

сковный районъ отъ верхнихъ пристаней Волги, Оки и Москвы-рѣки около 4 милл. пуд. одной только баскунчакской соли, причемъ съ переходомъ почти всего соляного дѣла къ бр. Меркульевымъ, имѣющимъ свои баржи и пароходы, этимъ путемъ пользуются только бр. Меркульевы, а для прочихъ промышленниковъ этотъ путь закрыть. (См. прилож. № 7).

2) Правленіе Общества Рязанско-Уральской жел. дор., въ представленіи своемъ въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ отъ 28 іюня 1910 г. за № 60/3878, поддерживая вышеупомянутое ходатайство баскунчакскихъ солепромышленниковъ, находитъ испрашиваемое ими уменьшеніе тарифа на 20% недостаточнымъ, такъ какъ разница въ провозныхъ платахъ по отправкамъ донецкой и баскунчакской соли на линіи Козловъ—Грязи—Елецъ—Орель—Брянскъ—Гомель—Лунинецъ—Брестъ—Варшава составляетъ отъ $3\frac{1}{2}$ до $12\frac{3}{4}$ коп. на пудъ въ пользу соли Донецкаго района и эта разница указаннымъ пониженіемъ тарифа на баскунчакскую соль далеко не будетъ покрыта. Поэтому, для урегулированія тарифовъ на ту и другую соль слѣдовало бы установить до станцій, лежащихъ на сказанной линіи и къ сѣверу отъ этой линіи, исключительные табличные тарифы съ провозными платами, абсолютно равными платамъ за перевозку донецкой соли отъ ст. Деконской, съ тѣмъ, чтобы платы не были ниже $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты. Что же касается исключительнаго тарифа до Москвы, то Правленіе Общества находитъ возможнымъ на зимній періодъ ограничиться вышеуказанными табличными тарифами, а на навигаціонный періодъ съ 15 марта по 31 октября установить плату въ 15 коп. съ пуда ($\frac{1}{80}$ коп. съ версты), по дѣйствительной стоимости доставки черезъ Нижній—считая тарифъ Баскунчакской жел. дор. 2 коп., водный фрахтъ $5-5\frac{1}{4}$ коп. и тарифъ Нижній—Москва 7,36 коп. (См. прилож. № 8).

3) Правленіе Общества Рязанско-Уральской жел. дороги, въ представленіи отъ 16 сентября 1910 г. за № 60/5621 возбудило передъ Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ ходатайство объ установленіи для повагонныхъ перевозокъ соли отъ ст. Эльтонъ до станціи участка Аткарекъ—Козловъ названной дороги и на дороги, лежащія за Козловомъ, за исключеніемъ сообщеній съ Юго-Восточными жел. дорогами, скидки съ общей схемы въ $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. (См. прилож. № 9).

4) Управленіе желѣзныхъ дорогъ препроводило Завѣдывающему дѣлами Общихъ Тарифныхъ Сѣздовъ слѣдующій отзывъ Начальника Южныхъ жел. дорогъ отъ $22\frac{24}{24}$ сентября 1910 г. касательно вышеприведенныхъ ходатайствъ Рязанско-Уральской жел. дороги и баскунчакскихъ солепромышленниковъ.

По мнѣнію Начальника Южныхъ жел. дорогъ, испрашиваемая Рязанско-Уральскою жел. дорогою мѣра не привлечетъ новыхъ перевозокъ соли съ водныхъ путей на жел. дороги, а только перенесетъ перевозки съ болѣе короткаго желѣзнодорожнаго пути отъ Деконской на болѣе длинный путь отъ Баскунчака при тѣхъ же размѣрахъ провозныхъ платъ. Съ другой стороны, потребленіе соли, составляющей предметъ первой необходимости, не можетъ увеличиться отъ пониженія тарифа п

это пониженіе не можетъ компенсироваться увеличеніемъ перевозокъ. Просимый тарифъ объясняется лишь частными интересами Рязанско-Уральской жел. дороги, желающей обезпечить за собою соляныя перевозки на большемъ протяженіи своихъ линій, что будетъ вредить интересамъ казенной сѣти. Неблагопріятное же положеніе баскунчакской солепромышленности по сравненію съ другими раіонами и монопольное господство фирмы Бр. Меркульевыхъ едва ли могутъ служить основаніемъ для введенія просимаго тарифа, ибо принципиально нежелательно руководствоваться стремленіемъ такъ или иначе повліять на борьбу конкурирующихъ фирмъ по соображеніямъ, не вытекающимъ изъ интересовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, и кромѣ того непонятно, почему фирма Бр. Меркульевыхъ будетъ поставлена въ худшія условія, если будетъ данъ на ряду съ другими мелкими солепромышленниками дешевый тарифъ въ предѣлахъ огромнаго раіона.

Что же касается тарифа до Москвы, то таковой можетъ быть данъ, но только на время навигаціи, въ размѣрѣ, равномъ стоимости провоза соли смѣшаннымъ путемъ отъ Баскунчака до Москвы черезъ Нижній.

Противъ отмѣны узлового передаточнаго сбора въ Баскунчакѣ Начальникъ Южныхъ жел. дор. не возражаетъ.

5) Относительно тѣхъ же ходатайствъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ былъ препровожденъ въ Общій Тарифный Съѣздъ отзывъ Начальника Баскунчакской желѣзной дороги отъ 11 Ноября 1910 года, въ коемъ сообщается, что образовавшіяся два солепромышленныхъ предпріятія Товарищество «Соль» и Товарищество Астраханскихъ рыбопромышленниковъ, конкурируя другъ съ другомъ, должны дать сильный толчекъ развитію баскунчакскаго промысла, что и наблюдается въ дѣйствительности. Пониженіе же тарифа, просимое фирмой Шарова *) и Рязанско-Уральскою жел. дорогою въ ихъ личныхъ интересахъ, отзовется гибельнымъ образомъ для другихъ соляныхъ предпріятій и желѣзныхъ дорогъ и для волжскаго судоходства, а также предпріятій по эксплуатаціи донецкой и крымской соли. Такимъ тарифомъ создается въ пользу Общества Рязанско-Уральской жел. дороги монополія внѣ всякой конкуренціи, пониженія же цѣнъ ждать нельзя, такъ какъ, съ одной стороны, просимый тарифъ не уменьшаетъ провозной платы къ рынкамъ, а только уравниваетъ ее съ таковой же для крымской и донецкой соли, а, съ другой стороны, нанесетъ непоправимый вредъ Баскунчакской жел. дорогѣ, для которой останутся незначительныя сравнительно перевозки. Въ виду этого, ходатайства о пониженіи тарифовъ отъ Баскунчака подлежатъ отклоненію. Точно также не должно быть допускаемо пониженіе тарифа отъ Эльтона. Въ заключеніе На-

*) Хотя ходатайство о пониженіи тарифовъ на баскунчакскую соль возбуждено фирмой Шарова совмѣстно съ В. В. Сапожниковымъ и Г. Назаровымъ, но Начальникъ Баскунчакской ж. д. придаетъ значеніе только названной фирмѣ, такъ какъ дѣло В. В. Сапожникова не солидно и совершенно падаетъ отъ сильной конкуренціи той же фирмы Шарова, а Г. Назаровъ не арендуетъ соляныхъ участковъ и не перевозитъ соли.

чальникомъ Баскунчакской ж. д. было отмѣчено, что баскунчакская соль по своей консистенціи является самой сильной въ Россіи, расходы по добычѣ ея ниже всей остальной соли въ Россіи, пути для ея доставки по природѣ своей самые дешевые, почему Баскунчакскій промыселъ могъ бы и при общихъ тарифахъ снабжать почти всю Россію самой лучшей и самой дешевой солью, не нуждаясь въ какихъ либо особыхъ тарифныхъ льготахъ.

6) Торговый Домъ Михаилъ Федоровъ и Сыновья въ заявленіи своемъ отъ 3 Декабря 1910 года на имя Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ поддерживаетъ ходатайство объ урегулированіи тарифовъ отъ Баскунчака за Орель и въ Москву съ тарифами на донецкую соль, такъ какъ, въ виду неравенства условій сбыта баскунчакской соли, послѣдняя лишена значительнаго района рынковъ потребления и соляная промышленность Баскунчакскаго озера остается безъ должнаго развитія въ ущербъ интересамъ мѣстнаго рабочаго населенія и потребителей центральной Россіи.

7) Правленіе Общества Рязанско-Уральской жел. дороги представило въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ 28 Февраля 1911 г. за № 60/1378 дополнительные матеріалы, характеризующіе состояніе соляной промышленности и указывающіе, какой огромный вредъ наносится экономическому состоянію Россіи солянымъ синдикатомъ, которымъ установлена цѣна на соль въ Царицынѣ въ 20 коп., между тѣмъ какъ далѣе по Грязе-Царицинской линіи, гдѣ встрѣчается конкуренція съ бахмутской солью, цѣна составляетъ 15—10½ коп. за пудъ, въ Кіевѣ же цѣна на соль за послѣдніе 5—6 лѣтъ существованія синдиката поднялась болѣе чѣмъ вдвое. (См. прилож. № 10).

8) Соледобыватели Степаненко и Дмитріенко въ телеграммѣ, посланной на имя Предсѣдателя Общаго Тарифнаго Съѣзда, поддерживаютъ ходатайство объ урегулированіи тарифовъ и уравненіи провозныхъ платъ на перевозку баскунчакской соли за Орель и къ Москвѣ съ платами для донецкой соли въ виду того, что вслѣдствіе неравенства условій для вывоза, они лишены теперь возможности сбывать свою соль на рынки Западной и Средней Россіи и увеличивать выработку мѣстной соли.

9) Правленіе Общества Рязанско-Уральской жел. дороги представило въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ 3 Сентября 1911 г. за № 60/6198 дополнительный матеріаль съ фактическими данными о монополизациі соляной торговли въ губерніяхъ Царства Польскаго соляными синдикатами и о результатахъ этой монополизациі для мѣстнаго населенія края (См. прилож. № 11).

10) Въ представленіи отъ 8/13 Іюля 1911 года за № 60/4708, Правленіе указываетъ, что четырехлѣтній опытъ со времени открытія правильнаго движенія по Астраханской линіи отъ Баскунчака показалъ, что перевозка баскунчакской соли производится лишь до тѣхъ станцій Рязанско-Уральской жел. дороги, до которыхъ установленъ исключительный тарифъ № 4, урегулированный со стоимостью перевозки черезъ Владиміровку-Князевку. Вслѣдствіе этого возбуждается ходатай-

ство о допущеніи исключительныхъ тарифовъ № 4 отъ Баскунчака и № 5 отъ Эльтона до прочихъ станцій Рязанско-Уральской жел. дороги, лежащихъ на линияхъ Москва—Павелецъ, Данковъ—Смоленскъ, Рязань—Козловъ и Пенза—Ардымъ, съ расчетомъ провозныхъ платъ отъ Баскунчака по стоимости доставки соли черезъ волжскія и окскія пристани, но не ниже $\frac{1}{75}$ коп. съ п. и в., а отъ Эльтона съ уменьшеніемъ на 0,60 коп. съ пуда платъ отъ Баскунчака (См. прилож. № 12).

Кромѣ того, Совѣщанію были доложены слѣдующія ходатайства, связанныя съ тарифами на перевозку соли отъ Баскунчака и Эльтона.

11) Директоръ Товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ въ своемъ заявленіи въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ въ Ноябрь 1910 г., по поводу приведеннаго выше ходатайства баскунчакскихъ солепромышленниковъ о пониженіи тарифовъ, указываетъ, что этотъ районъ имѣетъ громадный рынокъ сбыта, удаленъ отъ конкурирующихъ сосѣдей, снабженъ лучшими въ Имперіи водными путями внутренняго судоходства, а по желѣзнымъ дорогамъ пользуется пониженными тарифами. Давленіе льготными тарифами другой соли на соль донецкую едва ли справедливо вообще по существу, но тѣмъ болѣе несправедливо по отношенію соли выварочной, какъ славянская, производство коей (около $12\frac{1}{2}$ коп. за пудъ) обходится значительно дороже, чѣмъ добыча донецкой каменной соли. Поэтому, въ случаѣ, если бы было удовлетворено ходатайство баскунчакскихъ солепромышленниковъ, необходимо было бы понизить тарифы на 20% отъ Славянска до линій Екатеринодаръ—Ростовъ—Лихая—Лиски—Козловъ и къ востоку Козловъ—Елецъ—Брянскъ—Гомель—Брестъ—Варшава и къ сѣверу и установить для лѣтняго времени тарифъ отъ Славянска до Москвы въ 15 коп. съ пуда. (См. прилож. № 13).

12) Предсѣдатель сѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи въ телеграммѣ отъ 30 ноября 1910 года на имя Г. Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ заявляетъ, что ничтожный ростъ вывоза соли изъ Донецкаго бассейна не соответствуетъ ни естественному росту населенія и общему подъему экономической жизни страны, ни росту соляной же промышленности другихъ районовъ, въ частности Баскунчакскаго, который вытѣсняетъ донецкую соль даже съ ея историческаго рынка западной Россіи, поэтому представляется необходимымъ, въ виду ходатайствъ о пониженіи тарифа для Баскунчакской соли, пользующейся особымъ благопріятнымъ тарифнымъ положеніемъ, допустить для донецкой соли нижеслѣдующее:

1) установить для донецкой соли пониженіе на 15% тарифа отъ всѣхъ станцій Донецкаго бассейна до станцій линій Варшава—Брестъ—Гомель—Брянскъ—Елецъ и къ сѣверу.

2) уменьшить на 2 коп. тарифъ отъ всѣхъ станцій Донецкаго бассейна до станцій линіи Москва—Тула—Елецъ—Лиски—Миллерово—Ростовъ—Тихорѣцкая и къ востоку.

3) установить отъ всѣхъ станцій Донецкаго бассейна до Москвы тарифъ въ 16 коп. съ пуда.

13) Солепромышленники Евпаторійско-Одесскаго района

въ ходатайствѣ своемъ на имя Завѣдывающего дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ заявляютъ, что съ 1904 года сбытъ одесской соли постепенно уменьшается, вслѣдствіе вытѣсненія этой соли донецкою каменною, славянской и баскунчакскою солями по причинѣ невыгодныхъ для Одессы тарифовъ и что представленіе означеннымъ конкурентамъ дальнѣйшихъ льготъ совершенно убьетъ одесскую солепромышленность, а потому ходатайствуютъ, въ случаѣ пониженія тарифовъ для баскунчакской и донецкой соли, о соотвѣтственномъ пониженіи тарифовъ для соли одесской.

14) О томъ же ходатайствуетъ Предсѣдатель Правленія Акціонернаго Общества Одесскихъ и Куяльницко-Хаджибейскихъ соляныхъ промысловъ въ заявленіи на имя Завѣдывающего дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ.

Приведенныя выше ходатайства баскунчакскихъ солепромышленниковъ и Правленія Общества Рязанско-Уральской жел. дороги, возбужденныя въ 1910 году, обсуждались въ декабрѣ того же года на 138 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, а ходатайство Рязанско-Уральской ж. д., возбужденное въ 1911 году (о расширеніи примѣненія исключительныхъ тарифовъ № 4 и 5) разсматривалось на 148 Тарифномъ Съѣздѣ, и окончательное рѣшеніе по всѣмъ этимъ ходатайствамъ и связаннымъ съ ними заявленіямъ различныхъ промышленныхъ организацій и жел. дорогъ было отложено до общаго пересмотра тарифовъ на соль.

Затѣмъ Совѣщанію были доложены еще слѣдующія ходатайства, поступившія въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ во время засѣданій настоящаго Совѣщанія.

1) Арендаторъ Эльтонскаго озера А. И. Федоровъ въ телеграммѣ отъ 17 мая 1912 года просилъ оставить въ силѣ дѣйствующіе тарифы на соль для всѣхъ раіоновъ. Однако, если будетъ предположено уравнивать тарифъ на перевозку соли отъ Баскунчка по направленію къ Саратову съ тарифомъ отъ Эльтона, то А. И. Федоровъ проситъ уравнить и Эльтонъ съ Баскунчакомъ по отправкамъ соли въ направленіи къ Астрахани и Владиміровской пристани. Вообще же желательнѣе, чтобы каждый раіонъ пользовался тарифнымъ положеніемъ по разстоянію.

2) Славянская Городская Управа въ ходатайствѣ своемъ отъ 11 мая 1912 г. проситъ облегчить условія для развитія славянской солепромышленности, въ благосостояніи которой заинтересованъ городъ. (См. прилож. № 14).

Послѣ доклада всѣхъ выше изложенныхъ ходатайствъ и заявленій, Предсѣдатель, прося совѣщаніе перейти къ обсужденію вопроса о тарифахъ на перевозку соли Астраханскаго раіона, отмѣтилъ, что по сему вопросу были уже отчасти высказаны общія соображенія въ первыхъ двухъ засѣданіяхъ. Такъ, представитель Рязанско-Уральской жел. дороги К. И. Лапшинскій предлагалъ построить тарифы такимъ образомъ, чтобы соль изъ различныхъ раіоновъ поступала на одни и тѣ же рынки сбыта при одинаковой стоимости перевозки. Въ то же время было высказано большинствомъ представителей различныхъ соляныхъ промысловъ и торгово-промышленныхъ организацій о сохраненіи существующихъ тарифныхъ соотношеній

отдѣльныхъ раіоновъ. Далѣе, указывалось, что при установленіи тарифовъ должно принимать во вниманіе качество соли, различныя условія производства, географическое положеніе промысловъ и пр. Все это надо имѣть въ виду при обсужденіи настоящаго вопроса о тарифахъ на астраханскую соль, какіе тарифы существенно затрагиваютъ не только интересы баскунчакской и эльтонской солепромышленности и находящейся въ раіонѣ этихъ промысловъ Рязанско-Уральской жел. дороги, но и интересы другихъ соляныхъ раіоновъ и жел. дорогъ.

Представитель Нижегородскаго Биржевого Комитета *В. Е. Кондратьевъ* заявилъ, что изъ обмѣна мнѣній на предшествующихъ засѣданіяхъ вполне выяснилось, что солепромышленники различныхъ раіоновъ не тяготятся существующими тарифами и желаютъ остаться при существующихъ тарифныхъ соотношеніяхъ. Выражается лишь сожалѣніе, къ чему нельзя не присоединиться, что соляная промышленность въ должной степени не развивается и потребление соли въ народной массѣ не растетъ. Но это не зависитъ отъ существующихъ тарифовъ, которые, повидимому, совершенно удовлетворительны и даже какъ будто близки къ идеалу. Конечно, каждому отдѣльному соледобывающему раіону желательно было бы пониженіе тарифа на перевозку своей соли, но въ этомъ изъ различныхъ данныхъ, оглашенныхъ здѣсь и имѣющихся въ «Матеріалахъ» Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, необходимости не усматривается и ходатайства о пониженіи тарифовъ возбуждались больше ради собственныхъ интересовъ отдѣльныхъ солепромышленниковъ, а не ради интересовъ соляного дѣла вообще. На основаніи сказаннаго *В. Е. Кондратьевъ* высказался за оставленіе существующихъ тарифовъ на перевозку астраханской соли и вообще соли, перевозимой отъ волжскихъ пристаней безъ измѣненія, считая необходимымъ при этомъ оговориться, что если для другихъ раіоновъ будутъ даны какія либо новыя тарифныя льготы, то и Волжскій раіонъ долженъ получить соотвѣтственные облегченія по сбыту соли.

Представитель Царицынскаго Биржевого Комитета и баскунчакскихъ солепромышленниковъ *К. И. Меркульевъ* отмѣтилъ, что сбытъ соли изъ Баскунчака за рядъ послѣднихъ лѣтъ увеличился, достигнувъ въ 1911 году 32—33 милл. пудовъ. Ростъ сбыта баскунчакской соли поднялся за счетъ, главнымъ образомъ, Астраханскаго раіона, гдѣ значительно увеличился посоль рыбы. Поэтому баскунчакская солепромышленность не нуждается въ пониженіи дѣйствующихъ для ея раіона тарифовъ и отказывается отъ всѣхъ прежнихъ ходатайствъ о тарифныхъ облегченіяхъ. Конечно, если будутъ даны пониженные тарифы для другихъ раіоновъ, то справедливость требуетъ, чтобы такое же пониженіе тарифа было дано и для Астраханскаго раіона, такъ какъ иначе будутъ нарушены интересы астраханской солепромышленности и торговли. Но отъ пониженія тарифа на Рязанско-Уральской жел. дорогѣ выиграетъ больше Эльтонъ, какъ ближайшій пунктъ къ рынкамъ сбыта по желѣзнодорожному пути. При этомъ надо принять во вниманіе, что по контрактамъ съ казной баскунчакскіе солепромышленники должны вырабатывать ежегодно обязательное количество соли,

все увеличивающееся и достигающее нынѣ 31 милл. пудовъ. Если при такомъ положеніи дѣла баскунчакской солепромышленности откроется дѣятельность Эльтона также съ обязательной вывочкой опредѣленнаго количества соли, то произойдетъ перепроизводство соли, отчего пострадаетъ только Баскунчакъ, поставленный въ отношеніи желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ худшія условія, чѣмъ Эльтонъ.

Представитель Варшавскаго Биржевого Комитета *Э. И. Каминскій* по поводу заявленія К. И. Меркулева о томъ, что при пониженіи тарифа Рязанско-Уральской ж. дор. на соль разовьется Эльтонъ въ ущербъ интересамъ Баскунчака, отмѣтилъ, что въ Варшавскій раіонъ идутъ разныя соли, и чѣмъ болѣе ихъ будетъ поступать на рынки, тѣмъ больше шансовъ будетъ на пониженіе цѣнъ соли и лучше будетъ для потребителя.

Представитель Рыбинскаго Биржевого Комитета *В. А. Карякинъ* указывалъ на счастливое мѣстоположеніе Баскунчака, находящагося на желѣзнодорожномъ пути и въблизи многоводной Волги, къ которой, какъ къ наиболѣе дешевому пути, естественно онъ и тяготеетъ. Поэтому вся почти добываемая соль на баскунчакскихъ промыслахъ идетъ на Волгу черезъ Владимірскую пристань, откуда направляется внизъ къ Астрахани и вверхъ до Царицына, Камышина, Саратова и отъ этихъ пристаней по желѣзнымъ дорогамъ въ прилегающіе раіоны, доходить до Нижняго, идетъ далѣе по Окѣ или проникаетъ въ Рыбинскъ и оттуда въ Сѣверо-Западный край и по Маріинской системѣ въ Петербургъ. Не слѣдуетъ отвлекать баскунчакскую соль искусственными тарифными мѣрами отъ ея естественныхъ путей водныхъ и смѣшанныхъ на рынки сбыта, такъ какъ этими мѣрами нельзя достигнуть удешевленія продажныхъ цѣнъ соли и ослабить вліяніе синдикатныхъ соглашеній. Сама же баскунчакская солепромышленность также не нуждается въ какихъ-либо льготныхъ измѣненіяхъ тарифовъ, и объ этомъ въ данное время вопроса не подымаетъ. При такихъ условіяхъ нѣтъ основаній и необходимости мѣнять тарифы для Баскунчака, о чемъ ходатайствуетъ Рязанско-Уральская жел. дорога.

Представитель Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги *Е. А. Мошленскій* заявилъ, что вопросъ о взаимоотношеніи между баскунчакской и южно-русской солью, вѣрнѣе между первой и всѣми прочими солями Россіи, имѣетъ за собою чуть ли не двѣ земскихъ давности. Онъ неоднократно, полностью или частично, обсуждался на различныхъ тарифныхъ сѣздахъ и всегда, какъ и нынѣ, по почину одной стороны—т. е. Баскунчака и даже не самой баскунчакской солепромышленности непосредственно, а заинтересованной въ перевозкѣ этой соли желѣзной дороги. Казалось бы, если баскунчакская соль и жалуется на какую либо другую, ей конкурирующую, то рѣчь можетъ быть о такихъ рынкахъ сбыта, на которые она, по своему географическому положенію, имѣетъ больше правъ, чѣмъ продукты другихъ раіоновъ, являющіеся здѣсь, такъ сказать, чужеземными гостями.

Однако, война со стороны баскунчакской соли объявлена донецкой соли за преобладаніе на тѣхъ именно рынкахъ, которые

почти вдвое дальше отъ Баскунчака, чѣмъ отъ Донецкаго района, и которые, въ силу непреложнаго закона разстояній, должны, казалось бы, снабжаться исключительно солями ближайшихъ къ нимъ южно-русскихъ соледобывающихъ районовъ Донецкаго, Одесскаго, Славянскаго и Присивашскаго, тѣмъ не менѣе постепенно отвоевываются баскунчакскою.

Такимъ образомъ мы видимъ въ дѣйствительности нѣчто непонятное: жалобы на существующій строй соляныхъ тарифовъ раздаются именно съ той стороны, откуда таковыхъ меньше всего слѣдовало ожидать. Данныя о перевозкахъ соли доказываютъ, что если какая нибудь соль переходитъ за черту, отдѣляющую географическій районъ сбыта донецкой соли отъ баскунчакской, то это относится цѣликомъ къ послѣдней, поступательное движеніе которой на исконные рынки донецкой солепромышленности, съ большими жертвами отвоеванные ею отъ иностраннаго продукта, растетъ съ каждымъ годомъ. Такъ, въ 1910 году баскунчакской соли было вывезено на эти рынки 3.759.700 пудовъ и достигало такихъ отдаленныхъ для нея пунктовъ, какъ Варшава, Вѣлостокъ, Брестъ и др., а въ 1911 году этихъ отправокъ было уже свыше 4 милліоновъ. Подобный неестественный порядокъ вещей, совершенно недопустимый и непрacticуемый въ отношеніи всякихъ другихъ массовыхъ грузовъ, можетъ и долженъ быть устраненъ посредствомъ отмены, или по крайней мѣрѣ, частичнаго сокращенія тѣхъ исключительныхъ тарифовъ, которые порождаютъ означенную ненормальность, приводящую къ нежелательнымъ послѣдствіямъ, какъ экономическимъ, такъ и специально желѣзнодорожнымъ.

Нельзя не протестовать противъ установившагося положенія вещей, въ силу котораго промышленность одного района совершенно искусственно поощряется въ отвоеваніи чужихъ рынковъ, чѣмъ задерживается ростъ всѣхъ другихъ солепромышленныхъ предпріятій, при основаніи коихъ имѣлись въ виду нормальныя тарифныя условія, основанныя на естественныхъ началахъ географіи и тарификаціи, и дающихъ равныя ставки на равныхъ разстояніяхъ, а не исключенія, полезныя однимъ и столь же вредныя другимъ.

Иногда бываетъ, что поощрительными тарифными мѣрами правительство приходитъ на помощь какой либо промышленности, переживающей кризисъ, предохраняя ее этимъ отъ разоренія, но и подобнаго оправданія въ данномъ случаѣ не усматривается.

Ниже приводимая таблица, въ которой количество перевозокъ 1901 года принято за 100%, показываетъ, что вывозъ баскунчакской соли развивается и растетъ сильнѣе, чѣмъ вывозъ Донецкаго бассейна.

	Баскунчакская соль.		Донецкая соль.	
	тыс. пуд.	%/о/о	тыс. пуд.	%/о/о
Въ 1901 году . . .	16.744	100	29.131	100
» 1902 » . . .	22.144	132	29.496	101
» 1903 » . . .	21.073	126	31.816	109
» 1904 » . . .	25.021	149	29.860	102
» 1905 » . . .	24.116	144	25.739	88
» 1906 » . . .	25.664	153	32.814	113

	Баскунчакская соль		Донская соль.	
	тыс. пуд.	% %	тыс. пуд.	% %
Въ 1907 году . . .	23.864	143	31.244	107
» 1908 » . . .	27.407	164	33.947	117
» 1909 » . . .	24.930	149	34.104	117
» 1910 » . . .	31.045	186	34.644	119

Представители Рязанско-Уральской дороги пытаются стать на другую почву—защиты интересовъ потребителя, пользуясь официальными цифрами цѣнъ на потребительныхъ рынкахъ, но неточность этихъ цѣнъ доказана въ первомъ засѣданіи Совѣщанія. По этому вопросу представители промышленности высказались достаточно подробно и возвращаться къ нему не приходится.

Затѣмъ, слѣдуетъ отмѣтить, что баскунчакская соль имѣетъ такое естественно географическое преимущество предъ донецкой, какъ дешевый водный путь, который во всякомъ случаѣ въ значительно большей степени уменьшаетъ стоимость доставки, чѣмъ относительно большая близость донецкой соли къ нѣкоторымъ рынкамъ по жел. дорогѣ. Значеніе этого фактора увеличивается еще и потому, что благодаря ему, въ районѣ сбыта баскунчакскаго продукта происходитъ весьма полезная для послѣдняго борьба между желѣзнодорожнымъ и воднымъ путями сообщенія, приводящая къ весьма низкимъ воднымъ фрахтамъ и желѣзнодорожнымъ тарифамъ: 30% баскунчакской соли перевозится по желѣзной дорогѣ по исключительнымъ тарифамъ. Наиболѣе яркимъ примѣромъ того, насколько эти тарифы понижаются противъ нормальныхъ, служитъ исключительный тарифъ Баскунчакъ—Саратовъ, дающій 3,58 коп. съ пуда за протяженіе Баскунчакъ—Саратовъ или $\frac{1}{112}$ коп. съ пуда и версты, вмѣсто 10,93 коп. съ пуда или $\frac{1}{37}$ коп. съ пуда и версты по нормальнымъ тарифамъ. Этотъ тарифъ даетъ скидку противъ общей схемы въ 66% и такую пудовертную ставку за 400 верстъ, которая даже ниже конечной ставки нормального тарифа, равняющейся $\frac{1}{100}$ и то лишь за разстояніе свыше 5.614 верстъ.

Есть еще одинъ факторъ, съ которымъ иногда приходится считаться при установленіи и регулировкѣ тарифовъ, именно себѣстоимость производства. Если обратиться къ этой сторонѣ дѣла, то оказывается, что и здѣсь положеніе баскунчакской соли благопріятнѣе тѣхъ, противъ коихъ она подняла походъ, такъ какъ себѣстоимость этой соли 2,6—2,8 коп. пудъ, въ то время какъ для донецкой соли таковая составляетъ: 6 коп. для каменной и 12 коп. для вареной. Противъ правильности этихъ цифръ въ Совѣщаніи не высказывалось никакихъ сомнѣній.

При всѣхъ этихъ условіяхъ баскунчакская солепромышленность или заинтересованная въ ея перевозкѣ дороги, не вправѣ жаловаться на существующіе тарифы.

Обращаясь, далѣе, къ чисто желѣзнодорожной сторонѣ вопроса, представитель Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги находилъ, что отъ осуществленія пожеланій Рязанско-Уральской дороги ничего, кромѣ вреда для всѣхъ дорогъ сѣти, не получится, такъ какъ создавать лишніе пробѣги и вызываемые ими расходы эксплуатаціи безъ соответствующей тарифной ком-

пенсациі—дѣло весьма вредное съ точки зрѣнія желѣзнодорожнаго хозяйства въ его цѣломъ.

Если взять для примѣра одинъ районъ сбыта донецкой соли а именно: дороги Привиселинскія, Варшавско-Вѣнскую и Лодзинскую, то оказывается, что на эти дороги прибыло въ 1910 году 4.811.500 пудовъ донецкой соли при среднемъ пробѣгѣ до Варшавы 1.375 верстъ, что даетъ пудоверсть 6.615.812.500 и 1.247.140 р. выручки. Эксплоатаціонные расходы по этимъ перевозкамъ, считая по $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты, составляютъ 441.054 рубля и чистая выручка 806.086 рублей. Если замѣнить вышесказанное количество соли на данномъ рынкѣ баскунчакской, при одинаковыхъ тарифахъ и среднихъ разстояніяхъ отъ Баскунчака, Царицына и Саратова до Варшавы въ 1993 версты, что понадобится совершить пудоверстную работу въ 9.589.319.500 т. е. лишнихъ 2.973.507.000. Величина этого лишняго расхода составитъ 198.234 рубля. Эта громадная жертва будетъ принесена только желѣзными дорогами, не считая жертвъ промышленности и торговли. Если же взять и другіе районы, на которые имѣетъ виды Рязанско-Уральская дорога, именно Рито-Орловскую, Московско-Брестскую и Полѣвскія дороги, то жертва будетъ вдвое, втрое больше. Эта жертва будетъ понесена казенными дорогами, Московско-Кіево-Воронежской и Сѣверо-Донецкой, но главнымъ образомъ казною, которая заинтересована не только въ собственныхъ линіяхъ, но и въ дивидендахъ двухъ упомянутыхъ частныхъ дорогъ, получая по первой $\frac{3}{4}$, а по второй $\frac{1}{5}$ долей въ свою пользу.

Представитель Юго-Восточныхъ жел. дорогъ *И. Н. Чумаковъ* заявилъ, что исключительный тарифъ отъ Баскунчака до Саратова нарушилъ соотношенія районовъ и наноситъ ущербъ интересамъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, отзлекая отправки отъ Царицына. Этотъ тарифъ со ставкою въ $\frac{1}{112}$ коп. съ пуда долженъ быть убыточенъ для жел. дороги и не достигаетъ вполне своей цѣли, влияя лишь на пониженіе фрахта. По этимъ соображеніямъ сказанный тарифъ, по мнѣнію *И. Н. Чумакова*, надлежало бы отмѣнить, если же Тарифныя Учрежденія признаютъ нужнымъ его сохранить, то Юго-Восточныя жел. дороги въ правѣ будутъ рассчитывать на установленіе соответственнаго исключительнаго тарифа на перевозку соли отъ Царицына.

Что касается проектированнаго тарифа на Москву, то противъ этого тарифа Юго-Восточныя жел. дороги не возражали бы, если бы подобный же тарифъ былъ установленъ и отъ Царицына.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги *А. Я. Дикштейнъ* высказалъ, что представляемая имъ дорога удовлетворена существующими тарифами и не имѣетъ поводовъ испрашивать какихъ-либо тарифныхъ измѣненій. М.-В.-Рыбинская жел. дорога получаетъ черезъ Рыбинскъ пермскую соль, черезъ Витебскъ донецкую и черезъ Виндаву крымскую. Такимъ образомъ, дорога эта получаетъ соль изъ различныхъ районовъ при существующемъ строѣ тарифовъ и въ ломкѣ создавшихся тарифныхъ соотношеній, съ точки зрѣнія ея интересовъ, необходимости не усматриваетъ. Вообще, какъ уже

выяснилось изъ обмѣна выслушанныхъ мнѣній представителей промышленности, торговли и большинства жел. дорогъ, въ измѣненіи тарифовъ особой нужды не встрѣчается.

Представитель Рязанско-Уральской жел. дороги *К. И. Лапшинскій* съ своей стороны заявилъ слѣдующее.

Изъ сдѣланныхъ въ Совѣщаніи заявленій отъ имени солепромышленниковъ различныхъ раіоновъ объ оставленіи существующихъ тарифныхъ соотношеній уже можно было вывести заключеніе, что при тѣхъ условіяхъ соглашеній между солепромышленниками, при коихъ на мѣстахъ сбыта установлены крайне высокія цѣны на соль, — лучшаго для солепромышленниковъ желать нельзя. Такого рода общія заявленія при явной выгодности ихъ только для одной группы соляныхъ промысловъ, съ очевидностью показываютъ, что главною цѣлью солепромышленниковъ является въ данное время продолженіе сказанныхъ соглашеній, поддерживающихъ высокія цѣны на соль на мѣстахъ сбыта.

Этимъ объясняется, конечно, и отказъ баскунчакскихъ солепромышленниковъ отъ своихъ прежнихъ ходатайствъ объ урегулированіи тарифовъ для баскунчакской соли съ тарифами на донецкую соль. Настоятельное же требованіе донецкихъ солепромышленниковъ о сохраненіи существующихъ тарифныхъ соотношеній ради будто бы охраны сложившихся условій сбыта вполне понятно: эти тарифныя соотношенія особенно благоприятны для донецкой соли и уступить что-либо другимъ они, конечно, не желаютъ.

Но такое положеніе создалось не въ силу какихъ либо незыблемыхъ основаній. Какъ извѣстно, уже при первомъ пересмотрѣ соляныхъ тарифовъ многія организаци и представители заинтересованныхъ сторонъ заявляли о необходимости принятія для соляныхъ тарифовъ въ основаніе доступность для каждаго потребительнаго раіона солей нѣсколькихъ мѣсторожденій. Если это пожеланіе не было положено въ основаніе первыхъ тарифовъ, вслѣдствіе, быть можетъ, недостаточнаго выясненія той опасности, съ которой сопряжено установленіе тарифа по общимъ схемамъ для солей различныхъ промысловъ, то это не значитъ, чтобы теперь, послѣ вполне точно установленнаго результата дѣйствія общесхемныхъ тарифовъ, не требовалось измѣненія существующихъ тарифныхъ соотношеній.

Историческое право на сбытъ соли во многихъ потребительныхъ раіонахъ, захваченныхъ нынѣ, благодаря общимъ схемамъ, донецкими промыслами, имѣютъ, конечно, астраханскіе солепромышленники. Въ раіоны, обслуживаемые линіями отъ Грязей до Орла, и далѣе черезъ Брянскъ къ Бресту и на сѣверъ и сѣверо-западъ отъ нихъ, до введенія общихъ тарифовъ и общихъ схемъ сбывалась почти исключительно астраханская и пермская соль. Только послѣ перехода донецкихъ промысловъ каменной соли въ руки объединившихся двухъ крупныхъ компаній, что совпало съ введеніемъ общихъ тарифовъ и общихъ схемъ, донецкая соль стала постепенно вытѣснять астраханскую изъ означенныхъ рынковъ сбыта. Ранѣе, какъ извѣстно, только астраханская соль имѣла общіе прямые

тарифы (бывшей 1-ой группы дорогъ) до указанныхъ рынковъ, донецкая же таковыхъ не имѣла.

Если астраханская солепромышленность потеряла свои искони ей принадлежавшіе рынки въ силу тарифныхъ условій, болѣе благопріятныхъ до сихъ поръ для донецкой соли, то это обстоятельство еще не даетъ права донецкимъ солепромышленникамъ считать эти рынки исключительно своими навсегда.

Поэтому казалось бы, что возстановленіе ранѣ существовавшего обеспеченнаго сбыта астраханской соли не должно почитаться нарушеніемъ интересовъ какихъ бы то ни было другихъ мѣсторожденій.

Примѣненіе одинаковыхъ общихъ тарифныхъ схемъ для всѣхъ мѣсторожденій соли несправедливо потому, что при очень незначительной стоимости производства провозная плата именно и оказываетъ вліяніе на условія сбыта той или иной соли. Разницы провозныхъ платъ даютъ возможность объединившимся солепромышленникамъ Донецкаго бассейна устанавливать цѣны на соль выше почти на всю эту разницу. При немногочисленности производителей слишкомъ велики выгоды при производствѣ, исчисляемомъ во много милліоновъ пудовъ. Конкуренція же при разной провозной платѣ, въ виду большого различія географическаго положенія соляныхъ мѣсторожденій, невозможна. Если примѣненіе общихъ схемъ и для товаровъ, производимыхъ многими лицами, гдѣ конкуренція вполнѣ обеспечена, вызываетъ сомнѣніе, то тѣмъ болѣе общія схемы для соли никакими соображеніями не могутъ быть оправданы.

Мѣстороженіе донецкой соли, по своему географическому положенію, имѣетъ, при общихъ схемахъ, въ свою пользу до 3—10 коп. на пудъ, въ зависимости отъ разстояній разныхъ промысловъ.

Тарифная закрѣпощенность цѣлыхъ областей за донецкою солепромышленностью обезпечиваетъ ей громадные барыши, обогащая весьма немногихъ лицъ—хозяевъ донецкихъ промысловъ—съ большимъ ущербомъ для страны. Эти барыши несомнѣнно способствуютъ дальнѣйшимъ мѣропріятіямъ съ цѣлью достигнуть общихъ соглашеній по распредѣленію районовъ сбыта и еще большаго повышенія цѣнъ, превышающихъ нынѣ нормальныя, по меньшей мѣрѣ, на 10 коп. за пудъ.

Сообщенныя на основаніи официальныхъ данныхъ и собранныхъ частныхъ свѣдѣній высокія цѣны на соль признавались представителями промышленности не соответствующими дѣйствительнымъ цѣнамъ, но эти указанія не были подкрѣплены вполнѣ убѣдительными доказательствами. Во всякомъ случаѣ нельзя отрицать всѣмъ извѣстнаго факта повышенія цѣнъ на соль на астраханскомъ рынкѣ, явившагося послѣдствіемъ общаго соглашенія, подъ руководствомъ объединенныхъ крупныхъ компаній.

Такой чувствительный рынокъ, какъ астраханскій, при повышеніи цѣнъ всего на 1½—2 коп., вызвалъ серьезную борьбу съ монополистами, и астраханцы, при сравнительной доступности астраханскихъ промысловъ для разработки, сумѣли организовать и добиться нормальнаго уровня цѣнъ.

Но, къ сожалѣнію, у насъ нѣтъ другого столь чувствитель-

наго рынка, который могъ бы повести борьбу противъ непо-
мѣрныхъ цѣнъ въ районахъ господства донецкой промышлен-
ности.

При такомъ положеніи дѣла, заявленіе нѣкоторыхъ пред-
ставителей промышленности о необходимости понизить тарифы
на 2 коп., съ оставленіемъ дѣйствующихъ соотношеній, а слѣдо-
вательно и существующаго ненормальнаго стоянія цѣнъ на
рынкахъ сбыта, представляется совершенно непонятнымъ. Дѣло
въ томъ, что эти 2 коп. всетаки поступаютъ, если не исклю-
чительно, то главнымъ образомъ въ доходъ казны; указанныя
же выше 10—16 коп., составляющія превышеніе нормальныхъ
цѣнъ соли, обогащаютъ нѣсколько лицъ совершенно не за-
служенно, исключительно благодаря забронированности для
нихъ цѣлыхъ областей общими схемами. Новое пониженіе та-
рифа на 2 коп. еще болѣе обогатило бы ихъ, и въ районахъ, гдѣ
донецкіе промышленники являются исключительными хозяевами
положенія, на эти 2 коп. были бы и повышены цѣны на соль.

Если принять все это въ соображеніе, то станетъ понят-
нымъ то обстоятельство, что перевозка соли по жел. доро-
гамъ отстаетъ отъ роста сѣти, увеличившейся въ 2,25 раза
противъ 1892 года, тогда какъ перевозка за то же время уве-
личилась всего въ 1,58 раза, а общая добыча соли отстаетъ
и отъ увеличенія населенія: потребленіе на душу населенія съ
34 фунт. въ 1906 г. понизилось до 30 ф. въ 1910 г. Замѣчаніе,
сдѣланное по поводу этого представителемъ донецкихъ промыш-
ленниковъ С. И. Рабиновичемъ, что перевозки не могутъ по-
спѣвать за ростомъ сѣти, представляется неосновательнымъ, такъ
какъ новыя дороги обслуживаютъ такіе районы, которые ранѣе
получали соль и другими путями, не говоря уже про вліяніе
транспорта на развитіе нѣкоторыхъ отраслей промышленности.
Замѣчаніе это тѣмъ болѣе неосновательно, что параллельно съ
отставаніемъ роста перевозокъ отъ роста сѣти обнаруживается
и пониженіе душевого потребленія соли, которое было и безъ
того ниже болѣе, чѣмъ въ два раза, противъ потребленія дру-
гихъ странъ.

Въ виду всѣхъ выше приведенныхъ соображеній К. И.
Лапшинскій считалъ необходимымъ настоятельно ходатай-
ствовать объ устраненіи господства донецкой солепромышлен-
ности надъ цѣлыми областями, путемъ установленія для пере-
возокъ астраханской соли въ перечисленные ранѣе районы
(на станціи за Козловымъ лежація по линіи Грязи-Елецъ
Орель—Брянскъ—Гомель—Брестъ—Луковъ—Сѣдлецъ—Вар-
шава), включая и Привислинскій край, равныхъ съ донецкой
солью провозныхъ платъ. Такое уравненіе можетъ быть до-
стигнуто небольшимъ повышеніемъ тарифа на донецкую соль
и, одновременно, соответственнымъ пониженіемъ тарифа на
астраханскую соль (представленный проектъ соответственныхъ
этимъ основаніямъ тарифныхъ схемъ помѣщенъ *въ приложеніи
къ сему отчету № 15*).

При установленіи тарифовъ на такихъ основаніяхъ полу-
чилось бы уравненіе провозныхъ платъ въ южномъ районѣ для
донецкой и крымской солей, а на Сѣвѣрѣ-Западѣ для донец-
кой и баскунчакской.

Мѣра эта вызоветъ конкуренцію производительныхъ раіоновъ, вслѣдствіе чего, не взирая на нѣкоторое повышеніе тарифовъ на донецкую соль, цѣны на нее упадутъ противъ существующихъ цѣнъ до нормального уровня и населеніе въ общемъ выиграетъ.

Уравненіе шансовъ на сбытъ солей разныхъ мѣсторожденій не является новизною, эта мѣра примѣнялась даже при акцизѣ, взимавшемся въ разныхъ размѣрахъ, напр. за чичакчинскую соль и соль Астраханскихъ озеръ и проч.

Въ заключеніе К. И. Лапшинскій обратилъ вниманіе, что размѣры перевозокъ астраханской соли по Рязанско-Уральской ж. д. значительно понизились. Такъ, въ 1904 г. было отправлено астраханской соли съ пристаней Рязанско-Уральской ж. д. около 4 ½ милл. пуд., а въ 1910 году эти отправки вмѣстѣ съ отправкою изъ Баскунчака по Астраханской линіи составляли 3 ½ милл. пуд. *). Въ тоже время обнаруживается увеличеніе прибытія иной соли на станціи Рязанско-Уральской ж. д. съ 749 т. пуд. въ 1904 г. до 1.025 тыс. пуд. въ 1910 году.

Такимъ образомъ и обнаруживаемое пониженіе перевозокъ баскунчакской соли по Рязанско-Уральской жел. дорогѣ показываетъ, что далѣе оставлять существующее положеніе нельзя.

Что касается перевозокъ соли въ Москву, а также и въ Прибалтійскій край, К. И. Лапшинскій полагалъ, что въ интересахъ всей желѣзнодорожной сѣти можно было бы допустить при сохраненіи равенства провозныхъ платъ для донецкой и астраханской соли, нѣкоторое пониженіе тарифовъ по отправкамъ соли изъ различныхъ ея мѣсторожденій по соображенію съ условіями доставки въ сказанные раіоны помимо сѣти.

Другой представитель Рязанско - Уральской жел. дороги *М. П. Славскій* подтвердилъ, съ своей стороны, паденіе общей перевозки на 1 версту сѣти и паденіе душевого потребленія соли. Поддерживая К. И. Лапшинскаго объ урегулированіи тарифовъ для астраханской соли съ тарифами на донецкую соль, М. П. Славскій привелъ слѣдующія цифры отправокъ соли изъ Саратова и Камышина (съ пристанями) и Баскунчака, указывающія на паденіе перевозокъ соли отъ названныхъ станцій.

	Изъ Саратова съ прист.		Изъ Камышина съ прист.		Отъ Баскунчака Баскунчак. ж. д.	
	на станціи Ряз.-Ур. ж. д.	на станціи чужихъ ж. д.	на станціи Ряз.-Ур. ж. д.	на станціи чужихъ ж. д.	на станціи Ряз.-Ур. ж. д.	на станціи чужихъ ж. д.
	тысячи пудовъ.					
Въ 1904 году	1.739	1.688	643	355	—	—
» 1910 »	1.115	409	464	175	522	827

*) При этомъ К. И. Лапшинскій пояснилъ, что по «матеріаламъ» Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ слѣдовало бы признать, что перевозка увеличивается (въ 1900 году отъ пристаней Рязанско-Уральской ж. д. отправлено около 6 ½ милл.), но въ матеріалахъ принята къ учету вдвойнѣ соль: соль, поступающая для перемола въ Верхн. Баскунчакъ и идущая послѣ перемола на желѣзную дорогу.

Такимъ образомъ изъ приведенной таблицы видно, что въ 1904 году отправки соли съ указанныхъ станцій составляли всего 4.425 тыс. пуд., а въ 1910 году—3,582 тыс. пуд.

Представитель баскунчакскихъ солепромышленниковъ *К. И. Меркульевъ*, по поводу указаній *К. И. Лапшинскаго* о высокихъ цѣнахъ повсемѣстно, а въ частности и на астраханскихъ рынкахъ, заявилъ, что цѣны на соль въ настоящее время въ Астрахани, Царицынѣ, Камышинѣ не превышаютъ 9—10 коп. за пудъ. О высотѣ цѣнъ можно судить изъ отчетовъ соляныхъ обществъ, изъ которыхъ видно, что дивидендъ получается не свыше 6—7%. Затѣмъ, слѣдуетъ указать, что если соглашенія объединенныхъ солепромышленниковъ имѣютъ столь могущественное вліяніе на цѣны, какъ это хотѣлъ доказать *К. И. Лапшинскій*, то предлагаемая имъ тарифныя мѣропріятія этого могущества поколебать не будутъ въ состояніи и дѣло останется въ томъ же положеніи. Рязанско-Уральская жел. дорога всегда всѣми мѣрами стремилась привлечь больше груза. Такъ, ранѣе дорога эта занималась водными перевозками соли отъ Владиміровки до Саратова, взимая фрахтъ въ размѣрѣ всего 1½ коп. съ пуда, въ цѣляхъ полученія лишнихъ грузовъ для своихъ линій. Впослѣдствіи дорога отказалась отъ этихъ перевозокъ, такъ какъ съ открытіемъ Астраханской линіи продолженіе этого предпріятія было бы не въ интересахъ дороги. Предлагаемое представителемъ Рязанско-Уральской ж. д. урегулированіе тарифовъ для Баскунчака и Донецкаго бассейна имѣетъ цѣлью, главнымъ образомъ, усиленіе перевозокъ соли по линіямъ Рязанско-Уральской жел. дороги, но это конечно не можетъ служить достаточнымъ основаніемъ къ измѣненію существующихъ тарифовъ и взаимныхъ соотношеній районовъ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *М. Н. Селиховъ* отмѣтилъ, что ссылка *К. И. Лапшинскаго* на историческое право астраханской соли на тѣ рынки сбыта, которые въ настоящее время заполняются донецкой солью, не доказательна. Дѣло въ томъ, что съ возникновеніемъ донецкой солепромышленности вполне, естественно, извѣстная часть рынковъ должна была отойти къ Донецкому бассейну. На это нормальное явленіе астраханскій солепромышленный районъ жаловаться не можетъ, тѣмъ болѣе что сбытъ астраханской соли, какъ это усматривается изъ «Матеріаловъ» Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и указывалось подробно представителемъ Сѣверо-Донецкой жел. дор., растетъ интенсивнѣе, чѣмъ сбытъ донецкой соли. Кромѣ того, надо имѣть въ виду, что себѣстоимость астраханской соли—2½ коп., а донецкой, каменной—6 коп., выварочной—12 коп. Если при такой дешевой стоимости производства астраханская соль не можетъ поступать на Варшавскій рынокъ и конкурировать тамъ съ донецкой, то это зависитъ не отъ синдикатныхъ соглашеній отдѣльныхъ солепромышленниковъ, яко бы диктующихъ на рынкахъ цѣны на соль, а отъ различныхъ естественныхъ условій (мѣстоположенія соляного промысла, качества и свойства соли и т. п.). Наконецъ, если бы дѣйствительно существовалъ такой синдикатъ, который могъ бы всегда держать цѣны на соль на

всѣхъ рынкахъ на желательномъ для себя уровнѣ, то никакими тарифными мѣропріятіями повліять на пониженіе цѣнъ не было бы возможности.

Существующее состояніе соляной промышленности вообще нельзя признать ненормальнымъ, такъ какъ добыча соли увеличивается въ среднемъ на 2% въ годъ, а приростъ населенія около 1,8% (по Менделѣеву 1,5%), что соотвѣтствуетъ одно другому. Къ этому слѣдуетъ добавить, что за послѣднее время начала развиваться у насъ химическая промышленность, на нужды которой идетъ около 20 милл. пуд.

Поэтому М. Н. Селиховъ полагалъ, что цѣтъ никакихъ основаній для измѣненія существующихъ тарифныхъ соотношеній между отдѣльными соледобывающими раіонами и что предлагаемая К. И. Лапшинскимъ ломка этихъ соотношеній, съ повышеніемъ тарифа для донецкой соли, вредно отразится на развитіи солепромышленности Донецкаго бассейна и на цѣнахъ потребительныхъ рынковъ.

Представитель С.-Петербургскаго Биржевого Комитета *В. В. Уржумцевъ* заявилъ, что представители торговли и промышленности, высказываясь за возвращеніе къ схемѣ, дѣйствовавшей до 1906 года, т. е. за пониженіе существующей схемы на 2 коп., имѣли въ виду, что это пониженіе тарифа будетъ распространено на всѣ сообщенія для всѣхъ производительныхъ раіоновъ и что такимъ образомъ установившіяся взаимныя соотношенія раіоновъ не будутъ нарушены; а это послѣднее наиболѣе важная сторона обсуждаемаго дѣла.

Статистика показываетъ, что всѣ солепромышленные раіоны, худо ли или хорошо, работаютъ. Конечно, положеніе нѣкоторыхъ раіоновъ нѣсколько хуже, чѣмъ другихъ, но во всякомъ случаѣ тарифными мѣропріятіями поправить дѣла нельзя, не нарушивъ интересовъ всѣхъ прочихъ раіоновъ.

Доказательства, приводимыя Рязанско-Уральской желѣзной дорогой по поводу проектируемыхъ ею пониженій тарифа на ея линіяхъ, неубѣдительны и даже неправильны. Нельзя согласиться съ тѣмъ, что пониженіе тарифа можетъ оказать какое либо вліяніе на цѣны соли, признаваемые К. И. Лапшинскимъ по высотѣ крайне ненормальными, доходящими въ Варшавѣ даже до 70 коп. за пудъ. Въдъ при такихъ высокихъ цѣнахъ, если онѣ вѣрны, отправки баскунчакской соли возможны были бы и нынѣ. Такъ, на примѣръ, при стоимости соли въ Саратовѣ около 11. к. пудъ и при тарифѣ въ 33 коп. соль сбывалась бы въ Царствѣ Польскомъ приблизительно въ 45 коп., а слѣдовательно могла бы тамъ продаваться съ большимъ барышомъ и по 50 коп., а не то что по 70 коп., такъ какъ уже барышъ въ 10 коп. является такимъ, о которомъ можно только мечтать солепромышленникамъ. Извѣстенъ даже тотъ фактъ, что партія соли не пошла по Маринской системѣ только потому, что фрахтъ повысился всего на $\frac{1}{2}$ коп., а это указываетъ на размѣры барышей производителей.

Такимъ образомъ интересы населенія могли бы быть ограждены общимъ пониженіемъ тарифовъ на соль, а не частнымъ испрашиваемымъ Рязанско-Уральской жел. дорогой, которое

можетъ имѣть результатомъ только перемѣну направленія перевозки соли, т. е. интересы чисто транспортные.

Также не совѣмъ правильна и историческая справка К. И. Лапшинскаго: Смоленскъ былъ издавна потребителемъ пермской соли, а не баскунчакской, а затѣмъ, разъ появился новый производительный районъ—Донецкій, то естественно ближайшіе потребительные районы должны были отойти къ нему. Находя по этимъ соображеніямъ, что предложеніе Рязанско-Уральской жел. дороги вызвано исключительно желаніемъ привлечь новые грузы къ направленію черезъ Рязанско-Уральскую жел. дорогу, В. В. Уржумцевъ счелъ необходимымъ высказаться противъ проектированныхъ сказанной дорогою тарифовъ, тѣмъ болѣе, что эти тарифы вызвали бы измѣненіе другихъ тарифовъ и сложившихся тарифныхъ соотношеній и отразились бы на развитіи водныхъ перевозокъ соли. Соль же одинъ изъ тѣхъ массовыхъ и дешевыхъ грузовъ, которые всегда признавались грузами, главнымъ образомъ, дешеваго воднаго транспорта. Съ этой точки зрѣнія было бы болѣе правильнымъ не только не развивать тарифовъ, конкурирующихъ съ водными путями, но даже отмѣнить уже существующіе исключительные тарифы №№ 4, 5, 27 и др.

Представитель Совѣта Съѣзда судовладельцевъ Волжскаго бассейна *И. П. Браинъ* отмѣтилъ, что гдѣ является опасность конкуренціи воднаго пути, тамъ Рязанско-Уральская жел. дорога держитъ низкіе тарифы, а гдѣ этой опасности нѣтъ, тамъ установлены высокіе тарифы, напр. исключит. тар. № 26. Поддержка желѣзнодорожныхъ перевозокъ навигаціонными тарифами вредно отражается на развитіи пароходства, не принося пользы ни промышленности, ни населенію. Нельзя отрицать не вполне удовлетворительное состояніе солянаго дѣла вообще, но нельзя бороться съ этимъ неблагополучіемъ установленіемъ ненормальныхъ условій транспорта. Поэтому *И. П. Брагинъ* полагалъ, что испрашиваемыя Рязанско-Уральской жел. дорогою дальнѣйшія тарифныя льготы, существенно нарушающія интересы Волжскаго пароходства и не вызываемыя дѣйствительными нуждами жел. дороги, не могутъ быть, по справедливости, допущены и считалъ возможнымъ присоединиться къ предложенію представителя С.-Петербургскаго Биржевого Комитета, возбудивъ ходатайство объ отмѣнѣ существующихъ исключительныхъ тарифовъ за №№ 3, 4, 5 и 27.

Представитель донецкихъ солепромышленниковъ *С. И. Рабиновичъ*, высказываясь противъ предлагаемыхъ Рязанско-Уральской жел. дорогой тарифныхъ пониженій для Баскунчака, полагалъ, что и существующіе на Рязанско-Уральской жел. дорогѣ тарифы установлены во вредъ солепромышленности другихъ районовъ и въ ущербъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, напр. тарифъ № 4.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи, с. с. *С. А. Эрдели* заявилъ, что оглашенныя въ настоящемъ Совѣщаніи ходатайства баскунчакскихъ солепромышленниковъ и Рязанско-Уральской жел. дороги сводятся къ тому, чтобы понизить тарифы отъ Баскунчака на далекія разстоянія и уравнять ихъ для отдаленныхъ районовъ съ тарифами отъ района донецкой соли путемъ соответственнаго повышенія тарифовъ на

близкія разстоянія и даже путемъ установленія для баскунчакской соли табличныхъ тарифовъ. Эти ходатайства не встрѣтили поддержки ни со стороны представителей производительныхъ раіоновъ, ни со стороны представителей интересовъ потребителей (Биржевыхъ Комитетовъ), ни со стороны прочихъ жел. дорогъ.

Даже баскунчакскіе солепромышленники, возбудившіе означенное ходатайство, заявили объ отказѣ своемъ отъ этого ходатайства и просили оставить существующіе тарифы безъ измѣненія.

Считая совершенно недопустимымъ дѣлать ломку существующихъ соотношеній, создавшихся соотвѣтственно географическому положенію отдѣльныхъ производительныхъ раіоновъ, и нарушать строго установленные принципы тарифной дифференцировки возстансвленіемъ табличныхъ тарифовъ, С. А. Эрдели призналъ предложеніе Рязанско-Уральской жел. дороги совершенно неприемлемымъ и высказался за оставленіе дѣйствующихъ соляныхъ тарифовъ и сохраненіе установившихся тарифныхъ соотношеній раіоновъ производства.

Представитель Лодзинскаго Биржевого Комитета *Ө. А. Нововтѣскій*, высказываясь противъ предложеннаго представителемъ Рязанско-Уральской жел. дороги измѣненія тарифовъ, указалъ, что Царство Польское, не имѣя своей собственной соли, принуждено получать соль изъ далекихъ мѣстъ. Пониженіе тарифа для баскунчакской соли едва ли дастъ возможность этой соли проникать въ Привислинскій раіонъ и оказать вліяніе на пониженіе цѣнъ, повышеніе же тарифа на донецкую соль несомнѣнно будетъ имѣть послѣдствіемъ увеличеніе существующихъ цѣнъ на потребительныхъ рынкахъ названнаго раіона (въ среднемъ около 50 коп. пудъ), затруднивъ сбытъ туда донецкой соли, который составлялъ всего въ 1909 г. 5,5 милл. пуд., въ 1910 г. 4,5 милл. пуд. и въ 1911 г. 5,9 милл. пуд., хотя въ Привислинскомъ краѣ за послѣднее время начала развиваться химическая промышленность.

Представитель Привислинскихъ жел. дорогъ *М. К. Ивановъ*, по поводу варшавскихъ цѣнъ соли, о которыхъ неоднократно подымался вопросъ въ настоящемъ Совѣщаніи, счелъ необходимымъ высказать, съ своей стороны, слѣдующія соображенія.

Въ Совѣщаніи, съ одной стороны, указывалось, что согласно официальнымъ даннымъ, цѣна на соль въ Варшавѣ достигаетъ 70 коп., съ другой стороны, доказывалось, что эта цѣна розничной продажи, а стоимость вагона соли производится изъ разсчета 41—50 коп.

По свѣдѣніямъ, добытымъ отъ Варшавскихъ оптовыхъ солеторговцевъ, пудъ соли въ Варшавѣ стоитъ 46—50 коп., по личному же опыту М. К. Иванова, какъ потребителя, извѣстно, что 1 ф. соли, употребляемой за столомъ, стоитъ 2½ коп., т. е. 1 руб. пудъ, но есть соль и болѣе дешевая (крупная—2 к. ф.) и болѣе дорогая, продаваемая въ особой упаковкѣ.

Далѣе, въ виду заявленія представителей солепромышленниковъ, что соль продается ими loco вагонъ станція отправленія, казалось бы, что стоимость соли въ Варшавѣ должна была

бы составляться изъ стоимости соли на мѣстѣ ея добыванія и размѣра провозной платы и, такимъ образомъ, напр., для каменной молотой донецкой соли со ст. Деконская не превышать 42 коп. (15 к.+26,29 к.), для соли выварочной съ той же станціи 45 к. (18 к.+26,29 к.), для соли баскунчакской со ст. Верхн. Баскунчакъ—39 к. (6 к.+32,24 к.) и для соли одесской (черноморской)—37 к. (18 к.+18,97 к.).

Слѣдовательно, для опредѣленія стоимости одного и того же продукта въ одномъ и томъ же мѣстѣ его потребленія существуетъ рядъ совершенно различныхъ цифръ, изъ которыхъ каждая, однако, въ примѣненіи къ извѣстному моменту, правильна. Кромѣ того слѣдуетъ отмѣтить, что соль, пройдя путь отъ станціи назначенія до потребителя, увеличивается въ цѣнѣ приблизительно на 100%. Очевидно, что эти 100% попадаютъ не въ однѣ руки, а распредѣляются между цѣлымъ рядомъ посредниковъ, и въ этомъ отношеніи, на основаніи подобныхъ же явленій въ другихъ отрасляхъ промышленности, можно представить картину образованія цѣнъ и на соль.

Вся добыча соли въ количествѣ, потребномъ для Варшавы, да вѣроятно и для другихъ мѣстъ Имперіи, находится въ рукахъ сравнительно небольшого числа крупныхъ капиталистовъ, монополизировавшихъ себѣ право скупки соли въ мѣстахъ ея добыванія. Эти лица, несущія на организацію этого дѣла дѣйствительно значительные, но, при нормальныхъ условіяхъ, совершенно ненужные расходы, распредѣляютъ законтракованную ими соль между крупными оптовиками, конечно, со значительной уже надбавкой на первоначальную ея стоимость въ мѣстѣ добычи, а отъ послѣднихъ соль поступаетъ къ торговцамъ еще по болѣе высокой цѣнѣ, покрываемой затѣмъ съ избыткомъ потребителемъ.

Изъ этого можно заключить, что справочныя цѣны одного и того же продукта въ одномъ и томъ же мѣстѣ могутъ быть различны, въ зависимости отъ источника, изъ котораго онѣ взяты.

Перейдя, затѣмъ, къ вопросу о соляныхъ тарифахъ, М. К. Ивановъ заявилъ, что Привислинскія жел. дороги не имѣютъ никакихъ основаній для измѣненія дѣйствующихъ нынѣ тарифовъ. Судя по преніямъ, и большинство другихъ жел. дорогъ и даже представители солепромышленниковъ въ этомъ также не нуждаются. Но нѣкоторые представители торговли и промышленныхъ организацій высказали пожеланіе и возбудили вопросъ о возвратѣ къ тарифамъ на соль, существовавшимъ до 1906 года, т. е. о пониженіи существующихъ тарифовъ приблизительно на 2 коп.

Мотивомъ этого пожеланія служили для всѣхъ высказывавшихся въ его пользу лицъ интересы потребителя, причемъ было указано, что 2 коп. увеличенія или уменьшенія стоимости пуда продукта ложатся полкопѣйкой на фунтъ въ ту или другую сторону для потребителя. Съ этимъ мнѣніемъ можно согласиться только отчасти.

Дѣйствительно, самое незначительное повышеніе стоимости пуда всякаго продукта, продаваемого фунтами, отразится надбавкой минимумъ $\frac{1}{2}$ коп. на фунтъ. Но совершенно другое

дѣло незначительное пониженіе стоимости пуда того же продукта. Мелкій потребитель пониженія этого не замѣтитъ, такъ какъ торговцу уменьшить стоимость фунта на $\frac{1}{2}$ коп. значитъ уменьшить стоимость пуда на 20 коп.

Исходя изъ этого соображенія, М. К. Ивановъ полагалъ, что проектируемое пониженіе тарифовъ на соль, нисколько не отражаясь на интересахъ потребителей, послужило бы на пользу только сравнительно небольшому числу солеторговцевъ. Поэтому, по мнѣнію М. К. Иванова, представлялось бы болѣе цѣлесообразнымъ, чтобы около 2 милл. рублей, составляющихъ разницу въ выручкѣ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ соли при дѣйствующихъ нынѣ и предлагаемыхъ тарифахъ, оставалась въ Государственномъ Казначействѣ и шла на общенародныя нужды.

Представитель Владикавказской жел. дороги С. М. Петерсонъ заявилъ, что представляемая имъ дорога очень мало заинтересована въ томъ или иномъ измѣненіи тарифовъ въ зависимости отъ конкуренціи разныхъ раіоновъ, такъ какъ эта дорога получаетъ соль равномерно изъ всѣхъ раіоновъ, какъ крымскую, такъ и донецкую, а равно и баскунчакскую. Поэтому С. М. Петерсонъ счелъ необходимымъ отмѣтить, что, излагая свое мнѣніе по вопросу о соляныхъ тарифахъ, онъ руководствуется не узкими интересами одной жел. дороги, а интересами общей сѣти.

Въ настоящемъ совѣщаніи, какъ и при предыдущихъ пересмотрахъ тарифовъ на соль, высказываются пожеланія со стороны нѣкоторыхъ соляныхъ раіоновъ уменьшить разницы въ тарифахъ отъ ихъ раіоновъ по сравненію съ тарифами на соль Донецкаго бассейна, т. е. общей схемы. Такъ какъ эту схему, насколько это въ общемъ выяснилось, мѣнять не находятъ надобности, то вопросъ сводится къ новымъ пониженіямъ тарифовъ и къ урегулированію разныхъ раіоновъ исключительно за счетъ жел. дорогъ, на что соглашались и нѣкоторыя дороги.

Такая постановка вопроса представляется нежелательной и опасной для интересовъ сѣти. Если нужно мѣнять регулировку тарифовъ и соотношенія раіоновъ, то жел. дороги должны, раньше чѣмъ итти на пониженіе тарифовъ, твердо убѣдиться въ томъ, что тѣхъ же результатовъ нельзя достигнуть повышеніемъ. Между тѣмъ это положеніе далеко не выяснено и даже раздавались голоса, что уже въ текущемъ году донецкая солепромышленность, благодаря постройкѣ Сѣверо-Донецкой ж. д., получила извѣстныя льготы въ смыслѣ пониженія стоимости провоза ихъ продукта на 1—1 $\frac{1}{2}$ коп., почему признается справедливымъ сдѣлать соответственную скидку съ тарифовъ для другихъ производительныхъ раіоновъ. Такая регулировка только путемъ дальнѣйшаго пониженія тарифовъ непонятна, такъ какъ само собою напрашивается вопросъ о возможности достигнуть той же цѣли повышеніемъ тарифа для донецкой соли на 1—2 коп. съ пуда. Вѣдь провозъ этой соли будетъ оплачиваться при такомъ повышеніи тарифа въ томъ же размѣрѣ, въ какомъ этотъ провозъ оплачивался до послѣдняго времени, когда развитіе перевозокъ значительно увеличилось.

При такомъ повышеніи тарифа значительная часть хода-

тайствъ окажется удовлетворенной, донецкая соль окажется при прежнихъ провозныхъ платахъ, а жел. дороги не понесутъ ничѣмъ не вызываемыхъ потерь.

Вообще, едва ли общую схему, которая главнымъ образомъ полностью, безъ изъятій, примѣняется къ донецкой соли, можно назвать дѣйствительно общей, такъ какъ слишкомъ много отступленій отъ этой схемы, и поэтому, по мнѣнію С. М. Петерсона, было бы естественнѣе выдѣлить особо донецкую соль со своей специальной схемой.

Въ заключеніе С. М. Петерсонъ высказалъ, что предлагаемое имъ повышение тарифа могло бы быть компенсировано въ томъ случаѣ, если будетъ признано необходимымъ понизить тарифы для дальнихъ перевозокъ.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги *П. П. Акимовъ* заявилъ, что предложеніе С. М. Петерсона повысить тарифъ для донецкой соли и понизить тарифы для отправокъ на дальнія разстоянія можно признать цѣлесообразнымъ, а потому высказался за установленіе этихъ мѣръ.

Представитель Московско-Казанской ж. д. *Г. Г. Кобылинскій*, касаясь разсматриваемаго вопроса съ точки зрѣнія интересовъ представляемой имъ жел. дороги, заявилъ слѣдующее.

Въ зависимости отъ чисто мѣстныхъ условій обслуживаемаго Московско-Казанской жел. дорогой района, дающихъ въ отношеніи перевозки соли доминирующее значеніе воднымъ и гужевымъ путямъ, перевозки этого груза по линиямъ Московско-Казанской жел. дор. почти не измѣняютъ своего уровня въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ, составляя какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и по ввозу, вывозу и транзиту около 2 милл. пудовъ.

Въ виду сказаннаго Московско-Казанская жел. дорога не можетъ не считать сущестующее положеніе въ отношеніи дѣйствующихъ тарифовъ на соль достаточно удовлетворительнымъ, не вызывающимъ потребности въ измѣненіяхъ.

Въ районъ Московско-Казанской ж. дороги соль ввозится черезъ посредство всѣхъ примыкающихъ къ ней пристаней: черезъ пристани Нижній, Рязань, Голутвинъ, Симбирскъ и Свіяжскъ поступает пермская соль, а черезъ Батраки—Сызрань—соль баскунчакская. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что всѣ установленные въ 1906 году для района Московско-Казанской жел. дороги, по ея ходатайству, исключительные тарифы на перевозку соли отъ пристаней, вызвавшіе въ свое время ничѣмъ не оправдываемые протесты со стороны нѣкоторыхъ сосѣднихъ дорогъ, оказались весьма цѣлесообразными и если Московско-Казанская жел. дорога не увеличила отъ примѣненія этихъ тарифовъ перевозки соли, то все же дорога съ помощью ихъ смогла удержать перевозку на одномъ уровнѣ, при увеличеніи средняго пробѣга съ 123 до 216 верстъ.

Вслѣдствіе такого значенія исключительныхъ тарифовъ для Московско-Казанской жел. дороги, *Г. Г. Кобылинскій* ходатайствовалъ объ оставленіи въ силѣ въ полномъ объемѣ всѣхъ нынѣ дѣйствующихъ отъ пристаней Московско-Казанской дороги исключительныхъ тарифовъ, а также и объ установленіи исключительнаго тарифа отъ новой пристани этой дороги—

Муромъ, отъ которой окончена Обществомъ постройка новой линіи до Москвы, протяженіемъ въ 270 верстъ, т. е. протяженіемъ, почти равнымъ разстоянію Ярославль—Москва. Въ соотвѣтствіи съ исключительными тарифами, дѣйствующими отъ Ярославля и Нижняго, испрашиваемый исключительный тарифъ на перевозку соли отъ Мурома до Москвы надо установить въ размѣрѣ 6 коп. съ пуда.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Г. Г. Кобылинскій считалъ необходимымъ заявить, что если бы тарифными учрежденіями было найдено возможнымъ допустить въ мѣстномъ сообщеніи Рязанско-Уральской жел. дороги тѣ исключительные тарифы, о коихъ эта дорога ходатайствуетъ, то онъ, со своей стороны, ходатайствуетъ о распространеніи тѣхъ ставокъ исключительнаго тарифа, которыя будутъ установлены въ направленіи Павелець—Москва, также и на направленіе Рязань—Москва.

Что касается предложенія С. М. Петерсона повысить тарифъ на донецкую соль и понизить тарифъ для дальнихъ перевозокъ соли, то, по мнѣнію Г. Г. Кобылинскаго, это предложеніе нельзя признать пріемлемымъ.

Представитель С.-Петербургскаго Биржевого Комитета *Б. В. Уржумцевъ* считалъ долгомъ выразить протестъ противъ предложенія представителя Владикавказской жел. дороги С. М. Петерсона о повышеніи общей схемы (тарифа для донецкой соли), такъ какъ такая мѣра была бы дополнительнымъ налогомъ на населеніе и затѣмъ во многихъ сообщеніяхъ еще болѣе затруднила бы перевозку соли смѣшаннымъ путемъ.

Что же касается пониженія тарифовъ на дальнихъ разстояніяхъ, то по сему вопросу *В. В. Уржумцевъ* не считалъ въ данное время возможнымъ высказаться, не зная деталей этого предложенія. Несомнѣнно, что пониженіе тарифовъ въ зависимости отъ размѣра сего пониженія въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ не затрогивало бы интересовъ отдѣльныхъ раіоновъ, какъ напр., предложенное въ настоящемъ Совѣщаніи равномерное пониженіе тарифовъ на отправки соли въ Привислинскій край, въ другихъ же сообщеніяхъ такое пониженіе могло бы измѣнить существующія соотношенія.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *М. Н. Селиховъ* исходя изъ того, что перевозки соли на разстояніяхъ до 500 вер. составляютъ около 75%, а на разстояніяхъ до 1.000 вер. около 90% всей перевозки соли по сѣти, отмѣтилъ, что повышеніе тарифа для отправокъ соли на короткія разстоянія является лишь обложеніемъ потребителя лишнимъ налогомъ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи *с. с. С. А. Эрдели* высказался противъ предложенія о повышеніи тарифа для короткихъ разстояній и пониженіи для дальнихъ по слѣдующимъ соображеніямъ.

Въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ пониженіе тарифа на дальнія (свыше 1.000 вер.) отправки было бы полезно, напр. для Варшавскаго рынка, сильно нуждающагося въ привозной соли. Но соль—продуктъ дешевый и не выдерживаетъ вообще дальнихъ перевозокъ. Поэтому громадное большинство

перевозокъ приходится на короткія разстоянія (80%—90%). Слѣдовательно, едва ли пониженіе тарифа на дальнія разстоянія можетъ оказать какое-либо вліяніе на развитіе перевозокъ въ болѣе отдаленные потребительные раіоны и предлагаемая мѣра будетъ имѣть послѣдствіемъ лишь то, что для $\frac{1}{5}$ сбываемой соли перевозка будетъ облегчена, а для $\frac{4}{5}$ (на короткихъ разстояніяхъ) затруднена и въ конечномъ результатѣ сбытъ и потребленіе соли сократятся и сами дороги понесутъ ущербъ. Но если даже допустить совершенно неосуществимое предположеніе, что отъ установленія сказанной тарифной мѣры дальнія перевозки соли достигнутъ 80%, а короткія 20% всей отправки соли, то въ этомъ невѣроятномъ случаѣ желѣзныя дороги, вѣроятно, потерпѣли бы большіе убытки и пришлось снова измѣнять тарифъ.

Такимъ образомъ, предлагаемая мѣра не отвѣчаетъ ни интересамъ жел. дорогъ, ни интересамъ потребителя, а потому нецѣлесообразна и не должна быть допущена.

Представитель пермскаго солянаго раіона *Б. Ф. Урбановичъ* заявилъ, что главный сбытъ пермской соли идетъ на Волгу до Нижняго, далѣе по направленію къ Москвѣ эта соль почти совершенно вытѣснена въ настоящее время. Если при такомъ слабомъ развитіи сбыта пермской соли будутъ установлены предлагаемые—исключительный тарифъ для Баскунчака на Москву и пониженный тарифъ для дальнихъ разстояній, то пермская солепромышленность можетъ, если не потерять совершенно, то значительно сократить свои главные приволжскіе рынки сбыта и окончательно уже потерять Московскій раіонъ. Въ виду этого *Б. Ф. Урбановичъ* категорически высказался противъ предлагаемаго тарифа на Москву и всякаго пониженія для перевозокъ соли на дальнія разстоянія.

Представитель Рязанско-Уральской жел. дор. *М. П. Славскій*, возражая *Б. Ф. Урбановичу*, отмѣтилъ, что и въ настоящее время, безъ спеціального тарифа на Москву, баскунчакская соль проникаетъ въ Москву (въ 1910 году въ количествѣ 3 милл. пуд.), пользуясь только воднымъ путемъ по Волгѣ и рѣкѣ Москвѣ. Поэтому, если желѣзныя дороги, благодаря установленію испрашиваемаго исключительнаго тарифа, привлекутъ бы къ себѣ часть или всю сказанную водную перевозку соли, то отъ этого пермская соль ничего потерять не можетъ.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. *В. А. Романъ* заявилъ, что представляемая имъ дорога перевозитъ донецкую соль въ значительномъ количествѣ и что она существующее тарифное положеніе признаетъ вполне удовлетворительнымъ. Предложеніе Рязанско-Уральской жел. дороги о регулировкѣ тарифовъ въ пользу баскунчакской соли понятно—оно вызвано вполне естественнымъ желаніемъ привлечь на свои линіи лишній грузъ, но осуществленіе этого предложенія связано съ немалыми жертвами для сѣти. Разстояніе отправки, напр., до Калуги отъ Баскунчака 1.218 вер., отъ Деконской 923 версты, до Варшавы отъ тѣхъ же станцій разница разстоянія около 1.000 вер. Въ случаѣ развитія льготныхъ перевозокъ баскунчакской соли на дальнихъ разстояніяхъ за счетъ болѣе

коротких отправок донецкой соли, несомненно, дороги понесутъ въ общемъ значительный ущербъ.

Что касается проектированнаго тарифа на отправку соли до Москвы, то, по мнѣнію В. А. Романа, такой тарифъ возможно было бы допустить, такъ какъ онъ даетъ возможность жел. дорогамъ получить грузъ, который идетъ нынѣ по водѣ.

Перейдя затѣмъ къ предложенію представителя Владикавказской ж. д. С. М. Петерсона, о повышеніи тарифа для донецкой соли, В. А. Романъ отмѣтилъ, что не вся донецкая соль идетъ по новому сокращенному направленію — черезъ Сѣверо-Донецкую жел. дорогу, т. е. по тому направленію, которое послужило основаніемъ для предлагаемой мѣры. Изъ 12 милл. пудовъ соли, перевозимыхъ Московско-Кіево-Воронежской жел. дорогой, 9 милл. пуд. идутъ въ направленіи, куда не входитъ Сѣверо-Донецкая жел. дорога. Вообще же по Сѣверо-Донецкой дорогѣ за 3 мѣсяца ея дѣйствія перевезено было лишь 1.400 тыс. пуд., а слѣдовательно годовую отправку соли по этой дорогѣ можно считать въ количествѣ всего около 5—6 милл. пудовъ. При такихъ условіяхъ повышеніе тарифа на донецкую соль было бы мѣрой несправедливой и нецѣлесообразной.

Равнымъ образомъ, В. А. Романъ высказался и противъ пониженія тарифа для отправокъ на далекія разстоянія, отмѣтивъ, что и въ настоящее время при существующемъ тарифѣ такія отправки имѣютъ мѣсто и стремятся искусственно, путемъ пониженія тарифа, которое должно быть болѣе или менѣе значительнымъ, увеличить количество этихъ отправокъ желѣзнымъ дорогамъ не слѣдуетъ, такъ какъ подобная мѣра сопряжена съ большими потерями, не компенсируемыми предлагаемымъ повышеніемъ тарифа на перевозки короткихъ протяженій.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ кол. ас. В. А. *Балашовъ*, не входя въ подробное обсужденіе предлагаемыхъ Рязанско-Уральской жел. дорогою измѣненій тарифовъ на соль, по коимъ уже были подробно высказаны доложенныя Совѣщанію вполне правильныя соображенія Южныхъ и Баскунчакской жел. дорогъ, высказался противъ установленія проектируемыхъ мѣропріятій и полагалъ, что всѣ существующія на Рязанско-Уральской жел. дорогѣ тарифы должны быть оставлены въ силѣ.

Что касается предлагаемаго представителемъ Московско-Казанской жел. дороги Г. Г. Кобылинскимъ тарифа на отправку соли отъ Муромской пристани названной дороги до Москвы по новой линіи этой дороги, то, съ точки зрѣнія интересовъ казенныхъ жел. дорогъ, этотъ тарифъ не можетъ быть допущенъ, такъ какъ установленіе его отвлекло бы грузы отъ казенной линіи.

Затѣмъ, кол. ас. В. А. Балашовъ заявилъ, что между Баскунчакской и Рязанско-Уральской жел. дор. происходили недоразумѣнія при примѣненіи исключительнаго тарифа № 3, въ которомъ говорится, что за протяженіе перевозки «отъ ст. Баскунчакъ съ вѣтвями до станціи Верхній-Баскунчакъ Рязанско-Уральской жел. дороги» плата взимается по 0,63 коп. съ пуда.

Рязанско-Уральская жел. дорога считаетъ, что изъ этой платы ей причитается доля за участіе ея въ этой перевозкѣ двумя верстами, казенныя же дороги полагаютъ, что 0,63 коп. должны полностью итти въ пользу Баскунчакской дороги, какъ это ясно указано въ другихъ тарифахъ, напр. въ тарифѣ № 4. Для избѣжанія на будущее время недоразумѣній и слѣдовало бы перередактировать этотъ тарифъ.

Представитель Рязанско-Уральской жел. дороги *К. И. Лапшинскій* полагалъ, что повышеніе платы отъ Баскунчака Баскунчакской ж. д. до пункта соединенія съ Рязанско-Уральской жел. дорогою съ 0,42 коп. до 0,63 к. съ пуда затруднило выходъ соли на Астраханскую линію и поэтому ходатайствовалъ о пониженіи сказанной платы до прежняго размѣра, т. е. до 0,42 коп. (съ отчисленіемъ ея полностью въ пользу Баскунчакской жел. дороги) противъ чего, однако, представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ *В. А. Балашовъ* счелъ необходимымъ возразить, не усматривая для такого пониженія тарифа, существенно нарушающаго интересы казенной дороги, достаточныхъ основаній.

Представитель Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи *П. Л. Успенскій* указалъ, что въ настоящемъ Совѣщаніи не только не обнаруживается намѣренія итти намѣченнымъ на предыдущихъ совѣщаніяхъ по пересмотру тарифовъ на соль путемъ постепеннаго сокращенія всякихъ отступленій отъ одной общей тарифной схемы, но наоборотъ, заявляются новыя въ этомъ отношеніи пожеланія нѣкоторыхъ соледобывающихъ раіоновъ какъ въ формѣ исключительныхъ тарифовъ, такъ и въ видѣ измѣненія общей схемы въ пользу ихъ и въ ущербъ Донецкому раіону.

Отмѣтивъ, что задачею его является характеристика того положенія въ смыслѣ условій сбыта, которое занимаетъ въ настоящее время донецкая выварочная соль, а также указаніе тѣхъ послѣдствій, которыя могутъ имѣть для нея новыя неблагоприятныя измѣненія въ сложившемся тарифномъ соотношеніи конкурирующихъ промысловъ, *П. Л. Успенскій* заявилъ слѣдующее.

Въ настоящее время выварочная соль Донецкаго бассейна со всѣхъ сторонъ окружена сильными противниками: съ сѣверо-востока — солью пермской, съ востока — баскунчакской, съ юга — крымской, съ запада — одесской, съ сѣверо-запада — той же одесской и крымской солью, идущею большимъ каботажемъ въ порты Балтійскаго моря, цѣхоцинской и иностранной соли. Вся эта соль имѣетъ дешевые водные пути и (кромя соли иностранной) льготные желѣзнодорожные тарифы. Наконецъ, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ донецкою выварочною солью, находится каменная соль Бахмутскаго уѣзда. Все это, вмѣстѣ взятое, въ связи съ высокой себѣстоимостью донецкой выварочной соли (въ среднемъ 12,5 коп. пудъ) дѣлаетъ то, что соль эту потребляютъ лишь крупныя центры — города, а также привыкшій издавна къ иностранной соли Сѣверо-Западный край. И дѣйствительно, вытѣсняемая изъ своего центрального раіона болѣе дешевыми и пользующимся дешевою доставкою сортами соли, выварочная соль Донецкаго бас-

сейна сбываетъ въ этомъ районѣ всего около 18% общаго своего сбыта, а свыше 50% отправляетъ въ Сѣверо-Западный край. Теперь же донецкой выварочной соли угрожаетъ опасность лишенія и этого исконнаго ея рынка, съ трудомъ и жертвами отвоеваннаго въ свое время отъ привозной заграничной соли.

Въ отношеніи соли одесской и крымской, идущей черезъ Одессу, высказываются пожеланія объ еще большемъ пониженіи тарифовъ въ Привислинскій край, для баскунчакской—о сравненіи ея тарифныхъ ставокъ до самой Варшавы съ провозными платами на донецкую соль или о достиженіи приблизительно того же путемъ соотвѣтственныхъ измѣненій общей тарифной схемы.

При этомъ однако указывалось, что все эти мѣры направлены не противъ дорогой выварочной, а противъ дешевой каменной соли Донецкаго бассейна, выварочная же соль, хотя и обходится въ производствѣ въ нѣсколько разъ дороже другихъ, но по своимъ качествамъ можетъ выдержать борьбу съ дешевой солью другихъ районовъ. По этому поводу необходимо замѣтить, что на цѣломъ рядѣ рынковъ, благодаря сложившимся вкусамъ и привыкамъ населенія, донецкая выварочная соль расцѣнивается на одну—две и даже три копѣйки дешевле каменной или самосадочной. Но и тамъ, гдѣ, какъ въ Сѣверо-Западномъ краѣ, за нее теперь платятъ на нѣсколько копѣекъ дороже, чѣмъ за другіе сорта, эти переплаты не могутъ быть безграничны, и если на рынкахъ явится новая дешевая соль и путемъ взаимной конкуренціи доведетъ продажныя цѣны до минимума, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что потребитель не захочетъ и не сможетъ оплачивать дорогую выварочную соль и очень скоро постарается довести требованія на нее до самыхъ незначительныхъ размѣровъ, при томъ по невыгоднымъ цѣнамъ и лишь на самые высокіе сорта. Между тѣмъ эти высокіе сорта не только обходятся очень дорого въ производствѣ, но, по техническимъ условіямъ послѣдняго, вызываютъ необходимость расширеній и особыхъ техническихъ усовершенствованій солеваренныхъ заводовъ и кромѣ того влекутъ за собою попутное изготовленіе большого количества болѣе низкихъ сортовъ, которые также необходимо куда нибудь продать хотя бы безъ всякой прибыли. Но это возможно лишь при заработкахъ на высокіхъ сортахъ, съ сокращеніемъ же спроса на послѣдніе и съ паденіемъ цѣнъ на нихъ отпадаетъ и эта послѣдняя возможность.

По поводу неоднократныхъ указаній на высокія продажныя цѣны донецкой соли П. Л. Успенскій полагалъ, что нельзя дѣлать соледобывателей отвѣтственными за цѣны соли на мѣстахъ потребленія. Солепромышленность можетъ непосредственно знать только продажныя цѣны въ вагонѣ на станціи отправленія. Изъ этихъ данныхъ видно, что цѣны выварочной соли цѣлый рядъ лѣтъ колеблются, въ зависимости отъ сортовъ, между восемью и двадцатью копѣйками за пудъ, составляя въ среднемъ въ настоящее время около пятнадцати копѣекъ за пудъ. При средней себѣстоимости въ двѣнадцать съ половиной копѣекъ это не такъ уже много, особенно при условіи существованія въ Славянскомъ районѣ мелкихъ заво-

довъ со сбытомъ сто—двѣсти тысячъ пудовъ въ годъ. Дѣйствительно, съ 1906 года средняя продажная цѣна славянской выварочной соли возрасла на 3—3½ коп. съ пуда; но можно цифровыми данными доказать, что это совершенно соотвѣтствуетъ удорожанію себѣстоимости продукта: достаточно указать на повышеніе стоимости рабочихъ рукъ, каковое повышеніе выразилось не менѣе какъ въ 1½ коп. на пудъ соли.

Въ виду могущихъ послѣдовать возраженій въ томъ смыслѣ, что задача тарифныхъ учрежденій состоитъ не въ обереганіи интересовъ или даже самого существованія того или иного промысла, а лишь въ соблюденіи интересовъ желѣзнодорожной сѣти и нуждъ потребителей, П. Л. Успѣнскій замѣтилъ, что во-первыхъ въ настоящемъ Совѣщаніи, при защитѣ новыхъ тарифныхъ льготъ другимъ раіонамъ, неоднократно приводилось въ качествѣ мотива и положеніе даннаго промысла; это можетъ имѣть извѣстное основаніе, такъ какъ Тарифныя Учрежденія составляютъ часть общихъ правительственныхъ учрежденій, заинтересованныхъ въ поддержаніи промышленности, во-вторыхъ и съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ совершенно не выгодно, при одинаковыхъ тарифныхъ ставкахъ, дѣлать гораздо большій пробѣгъ при перевозкахъ астраханской соли, чѣмъ при перевозкахъ донецкой, и наконецъ, въ третьихъ, съ точки зрѣнія интересовъ потребителя и общегосударственной, едва ли есть основаніе убивать промыселъ, дающій лучшую въ Россіи соль, могущую замѣнить привозную иностранную.

Выше было указано, что и существующее положеніе не можетъ быть названо благопріятнымъ для славянской соли, и съ только что изложенной точки зрѣнія донецкая выварочная соль должна бы первая ходатайствовать о помощи. Но вопросъ о тарифахъ на донецкую соль былъ поставленъ въ первую очередь, и представители Донецкаго раіона повторили неоднократно высказывавшееся Съѣздомъ горнопромышленниковъ Юга Россіи принципиальное пожеланіе о сохраненіи существующей общей тарифной схемы на перевозку соли съ постепеннымъ сокращеніемъ исключительныхъ тарифовъ для отдѣльныхъ промысловъ. И въ настоящее время названный Съѣздъ высказывается противъ повышенія тарифныхъ ставокъ на близкія разстоянія, а относительно пониженія тарифовъ на дальнихъ разстояніяхъ тотъ же Съѣздъ высказывался въ томъ смыслѣ, что съ такимъ пониженіемъ донецкая солепромышленность могла бы помириться лишь для разстояній свыше 2.500 верстъ. Что касается высказанной въ Совѣщаніи мысли о возможности установленія различныхъ тарифныхъ схемъ для разныхъ раіоновъ, то отъ этой мысли Тарифныя Учрежденія уже давно отказались и, надо думать, имѣли къ тому вѣскія основанія.

По приведеннымъ соображеніямъ П. Л. Успѣнскій заявилъ ходатайство о сохраненіи существующаго положенія безъ всякихъ измѣненій. При этомъ П. Л. Успѣнскій отмѣтилъ, что если въ силу предъявленныхъ здѣсь ходатайствъ по какимъ либо соображеніямъ признано будетъ возможнымъ дать въ той или въ иной формѣ еще новыя тарифныя льготы

другимъ солямъ, то и донецкая выварочная соль вынуждена будетъ съ своей стороны выступить съ рядомъ ходатайствъ о соотвѣтствующихъ компенсаціяхъ. Конкретное указаніе подобныхъ ходатайствъ станетъ возможнымъ, конечно, лишь тогда, когда выяснено будетъ, въ чемъ именно выразятся новыя тарифныя невыгоды для выварочной соли.

По окончаніи сужденій по вопросу о тарифахъ на астраханскую соль, *Предсѣдатель*, резюмируя высказанныя соображенія, отмѣтилъ, что при обсужденіи сего вопроса были предложены слѣдующія тарифныя мѣры:

1) Предложенное Рязанско-Уральской ж. дорогою пониженіе тарифовъ отъ Баскунчака для урегулированія этихъ тарифовъ съ тарифами на донецкую соль, для которой представитель названной дороги проектировалъ еще нѣкоторое повышение дѣйствующаго тарифа. Предложеніе это не встрѣтило сочувствія со стороны другихъ желѣзныхъ дорогъ и промышленности.

2) Предложеніе той же дороги объ установленіи исключительнаго тарифа отъ Баскунчака до Москвы; оно нѣкоторыми дорогами и представителями промышленности поддерживалось при условіи установленія подобнаго тарифа до Москвы и отъ другихъ пунктовъ отправленія другихъ жел. дорогъ; нѣкоторые же представители промышленности и торговли (С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ, пермская солепромышленность) признавали такой тарифъ неприемлемымъ.

3) Къ предложенію представителя Владикавказской жел. дороги С. М. Петерсона о повышеніи тарифа на донецкую соль и о пониженіи тарифовъ для перевозокъ на дальнія разстоянія большинство Совѣщанія отнеслось отрицательно.

4) Ходатайство представителя Московско-Казанской жел. дороги объ установленіи исключительнаго тарифа (въ 6 к. съ пуда) на отправку соли Муромъ—Москва Московско-Казанской ж. д. встрѣтило возраженіе со стороны представителя Управленія желѣзныхъ дорогъ.

5) Ходатайство представителя Р.-Уральской ж. д. (К. И. Лапшинскаго) о пониженіи платы отъ Баскунчака Баскунчакской ж. д. до пункта соединенія съ Р.-Уральской ж. д. съ 0,63 до 0,42 коп. съ пуда, встрѣтило также возраженіе со стороны представителя Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Тарифы на перевозку соли пермскаго раіона.

Переходя къ обсужденію вопроса о тарифахъ на перевозку пермской соли, *Предсѣдатель* указалъ, что, какъ усматривается изъ изданныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ матеріаловъ къ настоящему пересмотру, перевозки названной соли въ общемъ постепенно возрастаютъ, причемъ на желѣзные дороги поступаетъ около 40% всей добычи соли въ Пермскомъ раіонѣ. Изъ общей перевозки пермской соли отъ 71% до 85% перевозилось по общему тарифу и отъ 15% до 29% — по исключительнымъ тарифамъ, установленнымъ для перевозокъ отъ станцій Солеварни, Усольская, Рыбинскъ, Кинешма, Нижній, Ярославль, Свіяжскъ, Рязань и Симбирскъ.

Что касается пожеланій представителей соляной промышленности объ измѣненіи тарифовъ на перевозку соли отъ пунктовъ поступленія пермской соли съ воды на желѣзную

дорогу, то таковыя выразились въ двухъ ходатайствахъ Торговаго Дома «Михаилъ Федоровъ и Сыновья» и астраханскаго 1 гильдіи купца Н. Я. Афанасьева и ходатайствъ витебскаго купца Д. М. Шапиро предъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ (*приложенія №№ 16, 17 и 18*) объ установленіи исключительныхъ тарифовъ на перевозку соли отъ Рыбинска до пунктовъ Сѣверо-Западнаго края и Царства Польскаго. Хотя въ этихъ ходатайствахъ просители имѣютъ въ виду перевозки черезъ Рыбинскъ лишь соли баскунчакской, тѣмъ не менѣе вопросъ этотъ, какъ касающійся исключительныхъ тарифовъ отъ Рыбинска, подлежалъ бы разсмотрѣнію совмѣстно съ вопросомъ о тарифахъ на пермскую соль.

Представитель Рыбинскаго Биржевого Комитета, членъ Государственной Думы *В. А. Карякинъ*, указалъ, что хотя въ настоящее время цѣны пермской соли нельзя назвать особо устойчивыми, тѣмъ не менѣе перевозка по желѣзнымъ дорогамъ названной соли съ 1898 года несомнѣнно увеличивается. Постоянство цѣнъ наблюдалось лишь во времена дѣйствія солянаго акциза, когда цѣна довольно прочно установилась въ 30 коп. за пудъ. Съ 1882 года, когда состоялась отмена акциза на соль, цѣны начали подниматься и дошли до 40 коп. за пудъ въ Рыбинскѣ. Затѣмъ, послѣ нѣкоторыхъ колебаній, причемъ наблюдалось паденіе до 14 коп., цѣна соли въ Рыбинскѣ установилась около 19 коп. за пудъ. За вычетомъ изъ этой цифры воднаго фрахта до Рыбинска, въ размѣрѣ 5 коп. съ пуда и стоимости куля въ 3 коп. на пудъ, на долю соляныхъ промысловъ остается 11 коп. за пудъ, при каковой цѣнѣ промыслы эти могутъ работать, давая при этомъ мѣстному населенію заработокъ по заготовкѣ топлива и вываркѣ и погрузкѣ соли.

Вся пермская соль имѣетъ лишь выходъ по водѣ, главнымъ образомъ, на Нижній и Рыбинскъ, откуда идетъ рельсовымъ путемъ большею частью до С.-Петербурга. Здѣсь пермская соль имѣетъ твердо установившійся сбытъ, въ виду большей устойчивости своихъ качествъ сравнительно съ солью другихъ раіоновъ, а также влѣдствіе большей пригодности ея для засола животныхъ продуктовъ.

Высказываясь, въ дальнѣйшемъ, за сохраненіе дѣйствующихъ тарифовъ, *В. А. Карякинъ* тѣмъ не менѣе находилъ цѣлесообразнымъ уравненіе исключительныхъ тарифовъ №№ 23 и 25 по группѣ 101 путемъ установленія на перевозки отъ Уроча до Архангельска тарифа по $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты.

Представитель соляной промышленности Пермскаго раіона, главноуполномоченный графа *С. А. Строганова*, *М. В. Бардинцевъ*, заявилъ, что въ то время, какъ добыча соли въ другихъ раіонахъ, особенно въ баскунчакскомъ, непрерывно увеличивается, ростъ пермской соленпромышленности прекратился. Изъ тѣхъ раіоновъ, которые издавна являлись рынками сбыта пермской соли, послѣдняя постепенно вытѣсняется солью другихъ раіоновъ, баскунчакскаго, донецкаго и даже крымскаго. Разсчитывать на открытіе какихъ либо новыхъ рынковъ для пермской соли не приходится. Не надо забывать, что

пермская соль есть соль выварочная и себѣстоимость ея довольно высока и подходит къ себѣстоимости славянской соли, выражаясь въ цифрѣ 10—11 коп. за пудъ. При такой стоимости соли на мѣстѣ какая либо конкуренція на новыхъ рынкахъ сбыта для пермской соли совершенно невозможна.

Съ 1905 года, т. е. почти со времени введенія нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ на соль, цѣна пермской соли установилась довольно твердо и составляется изъ себѣстоимости и очень незначительной предпринимательской прибыли. Пермская солепромышленность, не имѣя въ виду для себя новыхъ перспективъ, приспособилась къ настоящему своему положенію, и хотя, какъ уже было указано, отстаетъ отъ соли другихъ раіоновъ во многихъ отношеніяхъ, тѣмъ не менѣе не проситъ для себя какихъ либо новыхъ льготъ и единственнымъ ея желаніемъ является сохраненіе существующихъ тарифныхъ соотношеній между соледобывающими раіонами, что дастъ пермской соли нѣкоторую возможность хотя отчасти удержать за собою старые рынки. Всякое измѣненіе въ дѣйствующихъ тарифахъ нарушитъ эти соотношенія и поставитъ въ привилегированное положеніе баскунчакскую соль въ ущербъ пермской, выварка которой въ этомъ случаѣ должна будетъ прекратиться.

Одною изъ заботъ Правительства всегда являлась забота о поддержаніи и улучшеніи матеріальнаго благосостоянія мѣстнаго уральскаго населенія, между тѣмъ сокращеніе или полное прекращеніе производства пермской соли безусловно отзовется неблагопріятно на интересахъ этого населенія, имѣющаго заработокъ по вываркѣ соли и заготовкѣ дровъ до 1½ милліоновъ рублей въ годъ, причемъ пострададутъ главнымъ образомъ глухіе уѣзды Пермской губерніи, а именно Чердынской и Соликамской, въ которыхъ другихъ заработковъ для населенія не предвидится.

Къ высказанному М. В. Бардинцевымъ управляющій соляными промыслами Е. А. Балашовой *Б. Ф. Урбановичъ* добавилъ, что по географическому положенію пермскихъ промысловъ пермская соль для проникновенія на рынки сбыта должна пользоваться на большемъ протяженіи перевозки воднымъ путемъ. Между тѣмъ отправки соли по Камѣ возможны лишь въ теченіе двухъ мѣсяцевъ въ годъ во время половодья. Это обстоятельство, заставляя около 14 милліоновъ пудовъ пермской соли зимовать на пермскихъ пристаняхъ, ведетъ къ крайне медленному обороту вложенныхъ въ предпріятія капиталовъ. Расходы же производства постепенно возрастаютъ, такъ, напримѣръ, управленіе государственныхъ имуществъ, взимавшее прежде за вырубаемый на топливо при вываркѣ соли лѣсъ 70 копѣекъ попенной платы, возвысило эту плату до 2 рублей, и лишь въ послѣднее время, благодаря ходатайствамъ промышленниковъ, понизило попенную плату до 1 руб. 70 коп.

Такимъ образомъ издержки производства пермской соли очень велики и перевозки ея по желѣзной дорогѣ и сбытъ ея не растутъ. Хотя въ изданныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ матеріалахъ къ настоящему пересмотру

имѣются данныя объ увеличеніи перевозокъ пермской соли отъ верхневолжскихъ пристаней, но увеличеніе это, по имѣющимся у Б. Ф. Урбановича свѣдѣніямъ, должно быть относимо на счетъ баскунчакской соли, проникающей на желѣзнодорожную сѣть черезъ Нижній и Рыбинскъ.

Въ виду того, что пермская солепромышленность вполне приспособилась къ торговымъ конъюнктурамъ, сложившимся на почвѣ нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ на соль, Б. Ф. Урбановичъ ходатайствовалъ о полномъ сохраненіи существующихъ тарифныхъ соотношеній. Что касается возбужденнаго представителемъ Рыбинскаго Биржевого Комитета вопроса о пониженіи исключительнаго тарифа № 25 по группѣ 101 коменклатуры до $\frac{1}{100}$ коп съ пуда и версты, то, въ цѣляхъ сохраненія сказанныхъ соотношеній, Б. Ф. Урбановичъ высказался противъ какихъ либо измѣненій въ упомянутыхъ исключительныхъ тарифахъ.

Съ своей стороны, представитель Пермскаго Биржевого Комитета Г. В. Кожевниковъ, отмѣтивъ, что въ изданныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ къ настоящему Совѣщанію матеріалахъ для опредѣленія количества перевозокъ баскунчакской соли приняты лишь перевозки отъ станцій, расположенныхъ при пристаняхъ нижняго теченія р. Волги указалъ, что вслѣдствіе этого въ цифры отправокъ пермской соли отъ Нижняго, Кинешмы, Ярославля и Рыбинска вошли также и перевозки баскунчакской соли, особенно увеличившіяся послѣ 1906 года.

Если же исключить эти перевозки, то окажется, что съ 1898 года поступленіе пермской соли на желѣзнодорожную сѣть не только не развивается, а наоборотъ падаетъ.

Помимо сего, въ цифры общей перевозки соли входят перевозка ея въ Сибирь, которыя составили въ 1898 г.—820 тыс. пуд., въ 1900 г.—1.359 тыс. пуд., въ 1902 г.—1.271 тыс. пуд., въ 1904 г.—1.291 тыс. пуд., и въ 1909 г.—2.242 тыс. пуд. За исключеніемъ этихъ количествъ, поступленіе пермской соли на рельсовую сѣть Европейской Россіи, согласно даннымъ упомянутыхъ матеріаловъ, выражается въ слѣдующихъ количествахъ:

въ 1898 году	6.111 тыс. пуд.
» 1900 »	5.936 » »
» 1902 »	5.894 » »
» 1904 »	6.088 » »
» 1909 »	6.637 » »

причемъ въ эти количества, какъ было уже отмѣчено Г. В. Кожевниковымъ, входят довольно значительно перевозки баскунчакской соли.

Въ виду изложеннаго, по мнѣнію Г. В. Кожевникова, являлось бы справедливымъ улучшить въ тарифномъ отношеніи положеніе пермской соляной промышленности. Если же Тарифными Учрежденіями признано было бы цѣлесообразнымъ остаться при существующемъ тарифномъ положеніи, то Г. В. Кожевниковъ полагалъ, что при дѣйствующихъ тарифныхъ соотношеніяхъ между соледобывающими раіонами тарифы на пермскую соль могли бы остаться безъ измѣненія. Въ случаѣ же

предоставленія какому либо изъ солепромышленныхъ раіоновъ новыхъ тарифныхъ льготъ, Г. В. Кожевниковъ ходатайствовалъ о предоставленіи соотвѣтствующихъ льготъ также и перевозкамъ пермской соли.

Представитель С.-Петербургскаго Биржевого Комитета *В. В. Уржумцевъ* заявилъ что въ настоящее время, когда баскунчакская солепромышленность начала вырабатывать новые сорта соли, не уступающіе пермской, сохраненіе тарифныхъ соотношеній является необходимымъ для избѣжанія потери пермскою солью своихъ рынковъ сбыта.

Представитель Совѣта Съѣздовъ уральскихъ горнопромышленниковъ *Д. П. Карницкій*, возражая на заявленіе представителя Рыбинскаго Биржевого Комитета *В. А. Карякина* о наблюдаемомъ съ 1898 года постепенномъ увеличеніи перевозокъ пермской соли по желѣзнымъ дорогамъ, отмѣтилъ, что приведенные въ изданныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ матеріалахъ данныя о количествѣ перевозокъ названной соли по рельсовой сѣти заключаютъ въ себѣ, какъ уже объ этомъ было заявлено, также и поступившія въ Нижній и Рыбинскъ количества баскунчакской соли. Въ 1909 году, по имѣющимся у *Д. П. Карницкаго* даннымъ, было отправлено по Волгѣ отъ Владиміровки до верхневолжскихъ пристаней 2.670 тысячъ пудовъ баскунчакской соли. Если уменьшить на это количество приведенную въ матеріалахъ цифру о количествѣ перевозокъ пермской соли, то на долю этой послѣдней очистится лишь около 6.200 тысячъ пудовъ. Данные же упомянутыхъ матеріаловъ о перевозкахъ пермской соли изъ Рязани и вообще отъ приокскихъ станцій должны всецѣло относиться къ баскунчакской соли, такъ какъ отправокъ пермской соли на р. Оку въ послѣдніе годы не наблюдалось.

Въ виду внесеннаго въ настоящее Совѣщаніе представителемъ Правленія Общества Владикавказской желѣзной дороги *С. М. Петерсономъ* предложенія объ установленіи новой тарифной схемы на соль, дающей противъ дѣйствующей схемы нѣкоторое повышение на ближнихъ разстояніяхъ и пониженіе на болѣе дальнихъ, *Д. П. Карницкій* обратилъ вниманіе Совѣщанія, что на разстояніяхъ, на которыхъ могло бы быть дано пониженіе, перевозится лишь пермская соль и то въ сравнительно небольшихъ количествахъ. Такимъ образомъ предложенное *С. М. Петерсономъ* измѣненіе общей схемы, отразившись благопріятно на ничтожныхъ количествахъ перевозокъ пермской соли, создастъ почти запретительный тарифъ для главной массы перевозокъ пермской соли отъ верхневолжскихъ пристаней.

Въ виду изложеннаго, по мнѣнію *Д. П. Карницкаго*, для пермской соляной промышленности является наиболѣе выгоднымъ остаться при дѣйствующихъ общихъ и исключительныхъ тарифахъ. Что касается возбужденнаго представителемъ Рыбинскаго Биржевого Комитета *В. А. Карякинымъ* вопроса о пониженіи исключительнаго тарифа на перевозку соли отъ Уроча до Архангельска, то *Д. П. Карницкій* высказался противъ такого пониженія изъ опасенія, что испрашиваемымъ пониженнымъ тарифомъ можетъ воспользоваться баскунчак-

ская соль для вытѣсненія пермской соли съ сѣверныхъ рынковъ.

Другой представитель Совѣта Съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ *В. В. Желватыхъ*, отмѣтивъ тяжелое положеніе пермской соляной промышленности, указавъ, что по его мнѣнію, единственнымъ выходомъ изъ такого положенія могло бы явиться приобрѣтеніе новыхъ, еще неиспользованныхъ русскою солепромышленностью рынковъ, на примѣръ дальневосточнаго. Для достиженія этой цѣли достаточно было бы, по мнѣнію *В. В. Желватыхъ*, установить исключительный тарифъ на перевозку пермской соли до Срѣтенска, по соображенію со стоимостью кружной перевозки соли въ Примурье черезъ черноморскіе порты и Владивостокъ, съ регулировкой ставокъ по Благовѣщенску. По мнѣнію *В. В. Желватыхъ*, пудоверстная ставка такого исключительнаго тарифа выразится въ $\frac{1}{140}$ или $\frac{1}{150}$ копѣйки.

Представитель Управленія Московско-Нижегородской желѣзной дороги *В. М. Комаровъ* въ видахъ освѣщенія вопроса о перевозкахъ пермской соли, привелъ справку о перевозкѣ этой соли за цѣлый рядъ лѣтъ, изъ коей усматривается, что въ прежнее время станція Нижній Московско-Нижегородской желѣзной дороги занимала весьма замѣтное мѣсто по отправкамъ соли, преимущественно, если не исключительно, пермской, и лишь незначительнаго количества баскунчакской. Такъ, перевозка соли отъ Нижняго даетъ слѣдующія цифры:

въ 1898 г.	2.892 тыс. пуд.	въ 1905 г.	1.262 тыс. пуд.
» 1899 »	1.870 » »	» 1906 »	744 » »
» 1900 »	1.389 » »	» 1907 »	744 » »
» 1901 »	1.506 » »	» 1908 »	654 » »
» 1902 »	1.241 » »	» 1909 »	586 » »
» 1903 »	880 » »	» 1910 »	496 » »
» 1904 »	1.080 » »		

Постепенное паденіе количества перевозокъ соли отъ Нижняго является слѣдствіемъ отчасти вытѣсненія пермской соли съ нѣкоторыхъ рынковъ донецкою, главнымъ же образомъ все усиливающейся конкуренціей воднаго пути отъ Нижняго до Москвы по рр. Окъ и Москвѣ. Паденіе перевозокъ соли въ Москву выразилось въ слѣдующихъ данныхъ:

въ 1898 г.	429.000 пуд.	въ 1905 г.	37.000 пуд.
» 1899 »	260.000 »	» 1906 »	80.000 »
» 1900 »	268.000 »	» 1907 »	51.000 »
» 1901 »	211.000 »	» 1908 »	80.000 »
» 1902 »	285.000 »	» 1909 »	4.600 »
» 1903 »	39.000 »	» 1910 »	5.100 »
» 1904 »	162.000 »		

Въ то же время перевозки соли въ Москву водою по Окъ и Москвѣ рѣкѣ по даннымъ Московской Контрольной Палаты составили:

въ 1898 г.	355 тыс. пуд.	въ 1901 г.	769 тыс. пуд.
» 1899 »	389 » »	» 1902 »	1.098 » »
» 1900 »	418 » »	» 1903 »	1.024 » »

въ 1904 г. .	1.415 тыс. пуд.	въ 1908 г. .	1.800 тыс. пуд.
» 1905 » .	1.182 » »	» 1909 » .	1.485 » »
» 1906 « .	1.182 » »	» 1910 » .	1.697 » »
» 1907 » .	1.150 » »		

Изъ приведенныхъ цифръ усматривается, что желѣзнодорожныя перевозки отъ Нижняго за десятилѣтіе сократились почти въ 6 разъ, тогда какъ перевозка водою возрасла болѣе чѣмъ въ 4 раза.

Въ виду сего дѣйствующій нынѣ исключительный тарифъ на перевозку соли отъ Нижняго до Москвы въ 7,36 коп. съ пуда является бумажнымъ, а потому, по мнѣнію В. М. Комарова, тарифъ этотъ долженъ быть пониженъ до 5 ½ к. съ пуда примѣнительно къ стоимости водной доставки, съ установленіемъ этой же платы и до Кускова. По имѣющимъ у В. М. Комарова свѣдѣніямъ, водный фрахтъ отъ Нижняго до Москвы составляетъ 5 коп. съ пуда, плюсъ нѣкоторые накладные расходы въ видѣ страховки и проч., всего около ½ коп. съ пуда. Но и при такомъ пониженіи тарифа до 5 ½ коп. съ пуда, водная доставка, по мнѣнію В. М. Комарова, все же будетъ имѣть нѣкоторыя преимущества предъ желѣзнодорожною въ виду того, что судовладельцы предоставляютъ солепромышленникамъ бесплатное храненіе соли въ ихъ помѣщеніяхъ и складахъ въ теченіе продолжительнаго времени, тогда какъ желѣзная дорога хранить грузъ бесплатно лишь въ теченіе 48 часовъ по прибытіи соли на станцію назначенія.

Въ случаѣ, если бы Тарифныя Учрежденія признали возможнымъ установить исключительный тарифъ отъ Нижняго до Москвы въ проектированномъ В. М. Комаровымъ размѣрѣ, то въ устраненіе существующей тарифной площадки, по мнѣнію В. М. Комарова, до подмосковныхъ станцій необходимо установить платы по сложности предложенной имъ платы въ 5 ½ коп. съ пуда и стоимости обратной перевозки отъ Москвы и Кускова. Въ такомъ случаѣ для Москвы и подмосковныхъ станцій получились бы слѣдующія, примѣрно, платы:

до Москвы и Кускова	5,50 коп.
» Обираловки	7,65 »
» Кудинова	8,02 »
» Фрязева, Богородска и Захарова . . .	8,55 »
» Павлова	8,98 »
» Дрезны	9,35 »

По поводу указаній нѣкоторыхъ членовъ Совѣщанія на то, что въ цифры перевозокъ пермской соли вошло значительное количество соли баскунчакской, В. М. Комаровъ отмѣтилъ, что въ Нижній подвозится водой, какъ имъ уже было указано, почти исключительно пермская кулевая соль, соли же баскунчакской, перевозимой розсыпью, поступаетъ незначительное количество.

Обращаясь къ заявленному въ настоящемъ Совѣщаніи представителемъ Московско-Казанской желѣзной дороги ходатайству объ установленіи исключительнаго тарифа отъ Муромъ до Москвы по вновь построенной линіи Люберцы—Арзамасъ

въ размѣрѣ 6 коп. съ пуда, В. М. Комаровъ заявилъ, что, по его мнѣнію, къ удовлетворенію сего ходатайства нѣтъ никакихъ основаній. Станція Муромъ до сихъ поръ не имѣла какого-либо значенія въ качествѣ пристани по причалу и отправленію соли и въ регулировкѣ тарифовъ на Москву не участвовала. Удовлетвореніе ходатайства Московско-Казанской желѣзной дороги, по мнѣнію В. М. Комарова, поведетъ лишь къ отвлеченію соляныхъ грузовъ на водный путь по Окѣ въ ущербъ интересамъ казенной рельсовой сѣти и создастъ невыгодное для Московско-Нижегородской желѣзной дороги скопленіе грузовъ на Муромской пристанной вѣтви, такъ какъ Московско-Казанская желѣзная дорога своей пристани на р. Окѣ въ Муромѣ не имѣетъ. Пристань и пристанная вѣтвь принадлежатъ Московско-Нижегородской желѣзной дорогѣ.

Представитель Правленія Общества Московско-Казанской желѣзной дороги *Г. Г. Кобылинскій*, возражая В. М. Комарову по вопросу о тарифѣ отъ Мурома до Москвы, указалъ, что до постройки линіи Люберцы—Арзамасъ Муромъ и не могъ имѣть какого-либо значенія по отправленію соли. Новая линія Московско-Казанской желѣзной дороги значительно сократила разстояніе отъ Мурома до Москвы и желаніе этой дороги привлечь на новую линію грузъ съ воднаго пути вполне естественно.

Въ виду испрашиваемаго пониженія исключительнаго тарифа на перевозку соли отъ Нижняго до Москвы *Г. Г. Кобылинскій* заявилъ ходатайство о регулированіи исключительнаго тарифа на соль отъ Рязани до Москвы по платѣ отъ Нижняго.

Представитель Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги *К. И. Лапшинскій*, отмѣтивъ, что въ настоящемъ Совѣщаніи неоднократно было указано на фактъ перевозки баскунчакской соли до Москвы и окскихъ пристаней водою, указалъ на необходимость урегулированія этого вопроса путемъ установленія для перевозокъ баскунчакской соли такихъ тарифовъ, которые дали бы возможность желѣзнымъ дорогамъ конкурировать по перевозкѣ названной соли съ водною ея доставкой.

По поводу заявленнаго представителемъ Управленія Московско-Нижегородской желѣзной дороги ходатайства объ установленіи исключительнаго тарифа въ 5½ коп. отъ Нижняго до Москвы *К. И. Лапшинскій* просилъ, на случай удовлетворенія указаннаго ходатайства, о соотвѣтственномъ регулированіи исключительныхъ тарифовъ на соль отъ приволжскихъ пристаннхъ станцій Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Къ ходатайству *К. И. Лапшинскаго* о регулированіи тарифовъ отъ волжскихъ пристаней присоединился и представитель Правленія Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ *И. Н. Чумаковъ*, прося распространить регулировку по Нижнему и на исключительные тарифы отъ Царицына.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. *В. А. Балашовъ* заявилъ, что, съ своей стороны, онъ вполне разделяетъ высказанныя представителемъ Управленія Московско-Нижегородской желѣзной дороги соображенія относительно пониженія исключительнаго тарифа на перевозку соли отъ Нижняго до Москвы. Что же касается заявленнаго представителемъ

Правленія Общества Московско-Казанской желѣзной дороги ходатайства объ установленіи исключительнаго тарифа на перевозку соли отъ Муромъ по вновь открываемой линіи Люберцы--Арзамасъ до Москвы, то к. а. В. А. Балашовъ, съ своей стороны, находилъ испрашиваемый пониженный тарифъ излишнимъ и даже вреднымъ съ точки зрѣнія желѣзнодорожнаго хозяйства, такъ какъ тарифъ этотъ отвлечетъ соляные грузы отъ издавна установившагося распредѣлительнаго центра, т. е. отъ Нижняго. Помимо этого, пониженный тарифъ отъ Муромъ отвлечетъ грузъ на водный путь, причемъ желѣзные дороги будутъ участвовать въ перевозкѣ значительно болѣе короткими разстояніями, чѣмъ отъ Нижняго.

Обращаясь къ высказанному представителемъ пермской солепромышленности пожеланію объ установленіи пониженныхъ тарифовъ на перевозку пермской соли въ Восточную Сибирь и на пристани р. Амура, к. а. В. А. Балашовъ отмѣтилъ, что при необслѣдованности вопроса о точныхъ размѣрахъ морскихъ фрахтовъ на соль, заявленный названнымъ представителемъ тарифъ въ $\frac{1}{140}$ --- $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты является гадательнымъ. Въ дѣйствительности, по мнѣнію к. а. В. А. Балашова, для достиженія намѣченной В. В. Желватыхъ цѣли, желѣзные дороги должны будутъ пойти на болѣе значительныя пониженія, что сопряжено съ явнымъ для нихъ убыткомъ. По этимъ соображеніямъ к. а. В. А. Балашовъ находилъ необходимымъ въ отношеніи тарифовъ на перевозку пермской соли въ Сибирь остаться при существующемъ положеніи.

По предмету заявленнаго В. А. Карякинымъ ходатайства объ уравниеніи тарифа на соль отъ Уроча до Архангельска съ тарифомъ на пермскую соль до Котласа путемъ пониженія перваго изъ упомянутыхъ тарифовъ до ставки въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты к. а. В. А. Балашовъ высказалъ слѣдующее.

При установленіи исключительнаго тарифа отъ станцій Солеварни и Веретье до станцій Котласъ и Котласъ пристань Тарифныя Учрежденія, помимо цѣли снабженія сѣверной окраины солью отечественнаго происхожденія, имѣли въ виду обезпечить вновь построенной Пермь—Котласской линіи нѣкоторое количество соляныхъ грузовъ, такъ какъ прочіе грузы поступали на названную линію въ количествахъ, далеко не исчерпывающихъ ея провозоспособность. При испрашиваемомъ В. А. Карякинымъ пониженіи до $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты тарифа отъ Уроча до Архангельска, часть соляныхъ грузовъ можетъ перейти водою на это послѣднее направленіе за счетъ направленія на Котласъ и въ ущербъ казенной рельсовой сѣти, которая, лишившись груза на Пермь—Котласской линіи, должна будетъ перевозить соль по участку Урочъ — Архангельскъ по значительно пониженному тарифу.

Представитель Совѣта Съѣздовъ судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна *И. П. Браинъ* съ своей стороны, находилъ соображенія представителей желѣзныхъ дорогъ по вопросу о навигаціонныхъ тарифахъ на соль неправильными. По мнѣнію названнаго представителя, отвлеченіе груза отъ воднаго пути на желѣзнодорожный невыгодно прежде всего для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ при этомъ желѣзные дороги принуждены

въ конкурренціонныхъ цѣляхъ устанавливать очень низкіе, почти убыточные, тарифы. Пониженіе же тарифа на соль отъ Нижняго до Москвы, будучи маловыгоднымъ для Московско-Нижегородской желѣзной дороги, не создастъ для этой дороги новаго груза, такъ какъ и при испрашиваемомъ пониженіи рѣчные фрахты будутъ для грузовладѣльца выгоднѣе.

Высказываясь, въ дальнѣйшемъ, за сохраненіе существующаго тарифнаго положенія для пермской соли, И. П. Брагинъ отмѣтилъ, что это положеніе, ослабляя распредѣлительное значеніе Нижняго, даетъ желѣзнымъ дорогамъ возможность перевозить соль отъ приокскихъ пристаней по болѣе высокому тарифу.

Представитель Рыбинскаго Биржевого Комитета В. А. Карякинъ заявилъ, что, вполне раздѣляя высказанныя въ Совѣщаніи соображенія противъ пониженія тарифа Урочъ—Архангельскъ, онъ находитъ возможнымъ отказаться отъ высказаннаго имъ по сему вопросу пожеланія.

По выслушаніи изложенныхъ заявленій и пожеланій, *Предсѣдатель* отмѣтилъ, что по вопросу о тарифахъ на пермскую соль большинство Совѣщанія высказалось за сохраненіе существующаго тарифнаго положенія. Дороги же Московско-Нижегородская и Московско-Казанская полагали внести въ дѣйствующие тарифы на названную соль нѣкоторыя измѣненія, первая—путемъ пониженія исключительнаго тарифа отъ Нижняго до Москвы и станцій Московско-Нижегородской желѣзной дороги, вторая же установленіемъ новаго исключительнаго тарифа отъ Муромъ до Москвы въ размѣрѣ 6 коп. съ пуда.

Предложивъ Совѣщанію перейти къ разсмотрѣнію вопроса о тарифахъ на перевозку илецкой соли, *Предсѣдатель* указалъ, что по настоящему вопросу въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ поступило ходатайство главноуправляющаго дѣлами арендаторовъ Илецкаго казеннаго солянаго промысла А. П. Лысенкова. Въ этомъ ходатайствѣ проситель отмѣчаетъ, что илецкая соль, имѣющая по своимъ высокимъ качествамъ, мощности залежей, крайне тщательной технической обработкѣ, близости къ желѣзной дорогѣ, возможность интенсивно развивать дѣятельность копей, вслѣдствіе расположенія промысла на далекой восточной окраинѣ и удаленности ихъ отъ крупныхъ центровъ сбыта, можетъ имѣть сбытъ лишь въ мѣстномъ районѣ. Поэтому А. П. Лысенковъ ходатайствуетъ о пониженіи дѣйствующаго тарифа на илецкую соль до $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты на разстояніяхъ до 1.600 верстъ, чтобы путемъ такого пониженія открыть промыслу доступъ на всѣ рынки Имперіи (*приложеніе № 21*).

Въ дополненіе къ изложеннымъ въ упомянутомъ ходатайствѣ даннымъ и соображеніямъ, главноуправляющій дѣлами арендаторовъ Илецкаго казеннаго солянаго промысла А. П. Лысенковъ заявилъ нижеслѣдующее.

Въ ноябрѣ прошлаго года администрація Илецкихъ соляныхъ промысловъ входила какъ въ Министерство Финансовъ, такъ и въ другія вѣдомства, съ ходатайствомъ о разсмотрѣніи тѣхъ тяжелыхъ условій, въ которыхъ находятся означенные промыслы и о возможной помощи, хотя бы мѣропріятіями тарифнаго характера.



Тарифы на перевозку соли илецкаго района.

Настоящее положеніе илецкихъ промысловъ таково.

Богатѣйшее мѣсторожденіе илецкой каменной соли, изслѣдованная часть котораго опредѣлена въ 100 милліардовъ пудовъ, даетъ кристаллическую, крупнозернистую, бѣлаго цвѣта соль, съ наибольшимъ содержаніемъ, по сравненію съ солью другихъ раіоновъ, хлористаго натрія (до 99,19%).

Такое высокое качество соли, мощность ея залежей, крайне тщательная техническая ея обработка, казалось бы, представляють полную возможность интенсивно развивать дѣятельность копей. Въ дѣйствительности, однако-же, дѣло обстоило далеко не такъ, какъ это будетъ видно изъ слѣдующихъ приводимыхъ цифръ:

Добыча илецкой соли съ 1906 г., т. е. года послѣдняго пересмотра соляныхъ тарифовъ, составила:

въ	1906	году	2.748	тыс.	пудовъ
»	1907	»	2.103	»	»
»	1908	»	2.794	»	»
»	1909	»	3.339	»	»
»	1910	»	3.285	»	»

Такимъ образомъ добыча соли за 5 лѣтъ увеличилась лишь на $\frac{1}{2}$ милліона пудовъ.

Изъ данныхъ о перевозкахъ соли изъ Илецка по желѣзной дороги, единственнаго способа перевозки, которымъ можетъ пользоваться илецкая соль, усматривается, что отправленіе соли изъ Илецка, составлявшее въ 1906 г.—2.552 тыс. пуд., поднялось въ 1910 г. до 2.856, т. е. за пятилѣтіе увеличилось лишь на 300 тысячъ пудовъ.

Такіе печальные результаты дѣятельности промысловъ, при высокомъ качествѣ соли и громаднхъ ея залежахъ, находятъ себѣ объясненіе въ географическихъ условіяхъ мѣстонахожденія промысла на далекой восточной окраинѣ, на значительномъ разстояніи отъ центральныхъ, культурныхъ и населенныхъ рынковъ потребленія. Кромѣ того, серьезной преградой для расширенія потребительнаго рынка илецкой соли являются водныя системы рѣки Волги и Камы, всецѣло использованныя конкуррентами, баскунчакской и пермской солями, находящимися у самой воды и создавшими для илецкой соли, какъ бы непреодолимую преграду при всѣхъ попыткахъ снабжать илецкой солью раіоны Европейской Россіи западнѣе Волги. О попыткахъ этихъ, крайне неудачныхъ, отмѣчено въ той запискѣ, которая представлена Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

При такомъ положеніи дѣла, раіонъ потребленія илецкой соли за цѣлый рядъ лѣтъ остается почти неизмѣннымъ и ограничивается, главнымъ образомъ, дорогами: Самаро-Златоустовской и Ташкентской, но и въ предѣлахъ этихъ дорогъ тенденціи къ увеличенію потребленія не замѣчается, какъ это видно изъ слѣдующаго:

отправлено изъ Илецка на ст. Самаро-Златоустовской ж. д:

въ	1906	г.	1.038	тыс.	пуд.
»	1808	»	1.010	»	»
»	1910	»	1.042	»	»

отправлено изъ Илецка на ст. Ташкенской жел. дороги:

въ	1906	г.	1.324	тыс. пуд.
»	1908	»	1.196	» »
»	1910	»	1.296	» »

Опытъ этого пятилѣтія даетъ основаніе придти къ выводу, что увеличенія спроса на соль въ районѣ названныхъ дорогъ въ будущемъ ожидать нельзя.

Нѣсколько болѣе удачно обстояло пока дѣло съ поставками илецкой соли въ Сибирь, которыя удалось довести съ 134 тыс. пуд. въ 1906 году до 371 тыс. пуд. въ 1910 г. Но и здѣсь илецкая соль не можетъ разсчитывать на особенное развитіе дѣла, такъ какъ районъ этотъ, по тарифнымъ условіямъ, болѣе тяготеетъ къ пермской соли, какъ это видно изъ слѣдующаго сопоставленія стоимости провоза пермской и илецкой соли:

		До Челябинска.		До Кургана.	
отъ	Солеваренъ .	16,59	к. съ пуда	20,40	к. съ пуда
»	Илецка . . .	25,20	» » »	28,91	» » »

Доставка пермской соли въ Сибирь еще болѣе удешевится съ окончаніемъ постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, и тогда рынокъ этотъ окончательно будетъ закрытъ для илецкой соли, тѣмъ болѣе, что въ предѣлахъ сибирскихъ ж. д. илецкой соли приходится имѣть дѣло, кромѣ пермской соли, съ солью мѣстными, какъ то павлоградской и т. п.

Будучи поставлены въ необходимость искать новыхъ выходовъ для своей соли, арендаторы Илецкаго промысла соли, въ 1909 г. сдѣлали попытку проникнуть въ Царство Польское, несмотря на большую разницу въ стоимости желѣзнодорожной доставки соли отъ Илецка до Варшавы сравнительно съ таковою отъ Деконской. Соль была запрошена мелкимъ торговцамъ крайне дешево, подъ вліяніемъ чего мѣстные цѣны на соль понизились на 5—6 коп. за пудъ. Такая попытка была сначала удачна и вызвала заказы на Илецкую соль, но только на весьма короткое время. Мѣстные крупные оптовые торговцы оказали сильное давленіе на мелкихъ покупателей временнымъ пониженіемъ цѣнъ на свою соль. Исполненные Илецкимъ промысломъ заказы не всѣ были даже взяты со станціи назначенія и были проданы съ аукціона по весьма низкимъ цѣнамъ. Такимъ образомъ, попытка проникнуть въ центръ Россіи съ илецкою солью, не смотря на извѣстныя, принесенныя промысломъ жертвы, окончилась неудачей и убыткомъ для промысла. Опытъ этотъ, по мнѣнію А. П. Лысенкова, вполне доказываетъ, что непосильныя для населенія цѣны на соль могли бы быть значительно понижены при облегченіи условій конкуренціи промысловъ въ тарифномъ отношеніи.

Обращаясь къ результатамъ, которые получились для Илецкаго промысла отъ установленія исключительныхъ тарифовъ № 30 Самара—Уфа и № 32 до станцій участка Илецкъ—Ташкентъ, А. П. Лысенковъ отмѣтилъ слѣдующее:

Отправлено соли изъ Илецка:

въ	г.	въ Самару.		въ Уфу.	
		тыс.	пуд.	тыс.	пуд.
1906	г. . .	88	тыс. пуд.	83	тыс. пуд.
»	1908	» . .	67	»	»
»	1910	» . .	74	»	»

Какъ усматривается изъ этихъ данныхъ, перевозки илецкой соли на эти пристани за пятилѣтїе 1906—1910 г.г. были крайне незначительны. Но если принять во вниманїе, что существованїе исключительныхъ тарифовъ отъ Илецка до Самары и Уфы нисколько не помѣшало подвозкѣ въ эти пристани соли баскунчакской и пермской по рѣчнымъ системамъ, для дальнѣйшаго направленїя на ст. Самаро-Златоустовской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ (Самара отправила въ 1910 г. 90 т. пуд., а Уфа, въ томъ же году—281 т. пуд.), то дѣлается очевиднымъ, что исключительные тарифы до Самары и Уфы слишкомъ высоки и необходимо должны быть понижены, что видно изъ сопоставленїя стоимости провоза илецкой соли отъ Илецка до Самары и баскунчакской отъ Баскунчака черезъ Владиміровскую до Самары:

Илецкъ—Самара—искл. тар. № 30—8,95 к.

Баскунчакъ—Самара—2 к. тарифъ+4 к. фрахтъ=6,00 к.

Почти также не имѣло никакого влїянїя на улучшенїе положенїя Илецкихъ промысловъ и установленїе исключительнаго тарифа по 1/65 к. отъ Илецка до станцій участка Илецкъ—Ташкентъ. Желѣзнодорожная статистика показываетъ слѣдующее:

Отправлено соли изъ Илецка:

	1906 г.	1908 г.	1910 г.
на ст. Арысь . .	—тыс. пуд.	6 тыс. пуд.	7 тыс. пуд.
» » Ташкентъ.	1	» 16	» 20

Отсутствїе сколько либо существенныхъ перевозокъ по исключительному тарифу № 32 объясняется тѣмъ, что обилїе соляныхъ озеръ Тургайской и Сыръ-Дарьинской областей, находящихся вблизи желѣзной дороги, исключаетъ всякую возможность конкуренціи съ самосадочной озерною солью. Эта соль добывается изъ мелкихъ соляныхъ озеръ, въ которыхъ воды подъ влїянїемъ солнца испаряются, осажая слой соли. Мѣстные жители киргизы снимаютъ этотъ слой лопатами и послѣ очистки соли отъ грязи, продаютъ ее рыбопромышленникамъ для просолки рыбы и доставляютъ на станціи желѣзныхъ дорогъ для отправки въ Ташкентъ и по станціямъ, въ тѣ мѣстности области, которыя не имѣютъ собственной соли. Цѣна такой соли на мѣстѣ отъ 4 до 10 коп. пудъ. Соль эта въ довольно большихъ количествахъ поступаетъ въ Ташкентъ. Такъ, въ 1910 г. прибыло этой соли до 300 тыс. пудовъ.

На основанїи всего доложеннаго приходится придти къ выводу, что въ Сибирь илецкую соль не пускаетъ пермская, во внутреннїя губернїи и на западъ—южная соль, въ приволжскїя губернїи—баскунчакская и на югъ—мѣстные, озерныя соли. Даже въ своемъ районѣ, т. е. въ предѣлахъ Самаро-Златоустовской и сѣверной части Ташкентской ж. д. илецкой соли приходится конкурировать съ привозной съ Волги баскунчакской солью.

Изложенныя обстоятельства и даютъ основаніе ходатайствовать о нѣкоторомъ облегченіи тѣхъ тарифныхъ условій, въ которыхъ нынѣ находится соль Илецкаго промысла. Одной изъ такихъ мѣръ, которыя хотя бы нѣсколько облегчили условія эксплуатаціи Илецкихъ промысловъ, было бы пониженіе дѣйствующей тарифной схемы дифф. № 33 на болѣе длинныхъ разстояніяхъ.

Помимо пониженія общаго тарифа на дальнихъ разстояніяхъ, А. П. Лысенковъ ходатайствовалъ о пониженіи исключительнаго тарифа № 30 до Самары и Уфы, хотя бы на 3 коп., предоставивъ отъ Илецка до Самары исключительную ставку въ 6 коп., вмѣсто нынѣ дѣйствующей 8,95 к., въ соотвѣтствіи со стоимостью доставки баскунчакской соли въ Самару (2 к. за Баскунчакскую ж. д. и 4 к. фрахтъ).

Кромѣ того, имѣя въ виду, что станціи приволжскихъ участковъ Сызрано-Вяземской и Московско-Казанской ж. д.*) отъ Батраковъ снабжаются нынѣ исключительно баскунчакской солью, что обслуживаніе этихъ участковъ дороги, составляющихъ какъ бы продолженіе магистрали Батраки—Челябинскъ должно бы было быть, по мнѣнію А. П. Лысенкова, предоставлено на равныхъ съ баскунчакской солью условіяхъ также и илецкой соли, онъ ходатайствовалъ объ установленіи отъ Илецка до тѣхъ станцій Сызрано-Вяземской и Московско-Казанской ж. д., на которыя нынѣ соль поступаетъ изъ Батраковъ, исключительнаго тарифа въ размѣрахъ дѣйствующихъ отъ Батраковъ платъ, съ надбавкою 6 коп. (стоимости доставки соли изъ Баскунчака въ Батраки).

Къ изложенному А. П. Лысенковъ добавилъ, что перевозки, о которыхъ идетъ рѣчь, довольно значительны и составляютъ:

	на ст. С.-Вяз.	на ст. М.-Каз.	Итого
въ 1907 г.	666 тыс. пуд.	443 тыс. пуд.	1.109 тыс. пуд.
» 1908 »	757 » »	477 » »	1.234 » »
» 1909 »	884 » »	500 » »	1.384 » »
» 1910 »	933 » »	554 » »	1.487 » »

Разница въ стоимости провоза до этихъ станцій отъ Илецка и Баскунчака (считая тарифъ Баскунчакской 2 коп. и фрахтъ 4 коп.) достигаетъ очень значительнаго размѣра, такъ напимѣръ для ст. Канадей 6,4 коп., для Кузнецка 5,27 коп., для Пензы 4,01 и т. д., при каковыхъ размѣрахъ, понятно, илецкая соль въ этотъ раіонъ попадать не можетъ.

Въ заключеніе А. П. Лысенковъ, вполне присоединяясь къ заявленнымъ ходатайствамъ другихъ соляныхъ раіоновъ объ установленіи исключительнаго тарифа до Москвы, ходатайствовалъ о распространеніи этой мѣры и на илецкую соль, болѣе, чѣмъ соль другихъ раіоновъ, страдающую отъ отсутствія рынковъ потребленія.

Представитель пермской соляной промышленности Б. Ф.

*) Ст. Сызрано-Вяземской ж. д. участокъ Батраки-Верда; ст. Московско-Казанской ж. д.: участокъ Батраки — Рузаевка — Кустаревка, ближайшія къ Рузаевкѣ станціи участковъ: Рузаевка—Арзамасъ, Рузаевка—Алтырь, Рузаевка—Пенза и ближайшія къ Инзѣ станціи участка Инза—Симбирскъ.

Урбановичъ заявилъ, что, по его мнѣнію, тарифы на перевозку илецкой соли не нуждаются въ какомъ либо пониженіи. Обще-признанное высокое качество илецкой соли и ея дешевизна даютъ ей возможность не считаться на восточныхъ рынкахъ съ солью другихъ раіоновъ, такъ, напримѣръ, она въ значительныхъ количествахъ поступаетъ въ Сибирь, гдѣ упогребляется для засола масла. Пониженіе тарифа на илецкую соль можетъ отразиться на рыночныхъ ея цѣнахъ сравнительно мало, и для мелкаго потребителя будетъ нечувствительнымъ. Въ тоже время въ крупной торговлѣ, учитывающей даже малѣйшія разницы въ цѣнахъ, можетъ произойти замѣна соли одного раіона солью другого къ явной невыгодѣ перваго. Въ виду того, что въ настоящее время пермская соляная промышленность лишь съ большимъ трудомъ удерживаетъ за собою часть западно-сибирскаго рынка, *Б. Ф. Урбановичъ*, изъ опасенія окончательной потери названнаго рынка, что поведетъ къ значительному сокращенію выварки пермской соли, ходатайствовалъ о сохраненіи существующаго тарифнаго положенія для илецкой соли.

Представитель Правленія Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ *И. Н. Чумаковъ* также высказался противъ предоставленія какихъ либо новыхъ тарифныхъ льготъ для илецкой соли. По мнѣнію названнаго представителя, настоящее благоприятное тарифное положеніе илецкаго промысла еще болѣе улучшится съ открытіемъ проектированныхъ и частью уже разрѣшенныхъ Правительствомъ къ постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій въ восточной части Имперіи.

По мнѣнію представителя Правленія Общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги *Е. А. Могиленскаго*, развитіе новыхъ раіоновъ за счетъ старыхъ нежелательно и вредно отразится на самой солепромышленности; поэтому въ цѣляхъ сохраненія существующаго соотношенія соледобывающихъ раіоновъ *Е. А. Могиленскій* высказался противъ пониженія тарифовъ на илецкую соль.

Н. П. Верховскій въ цѣляхъ освѣщенія вопроса о желательныхъ измѣненіяхъ тарифовъ для илецкой соли, съ точки зрѣнія интересовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и горнаго вѣдомства, заявилъ слѣдующее.

Въ бытность его первымъ начальникомъ службы движенія вновь открытой Ташкентской желѣзной дороги, имъ было принято изслѣдованіе экономическаго состоянія раіона дороги, которое впослѣдствіи было издано подъ заглавіемъ «Туркестанъ въ раіонѣ Ташкентской желѣзной дороги». При этомъ *Н. П. Верховскому* пришлось ознакомиться и съ положеніемъ Илецкаго промысла въ цѣляхъ выясненія количества соли, предполагаемаго къ отправленію какъ въ мѣстномъ, такъ и прямомъ сообщеніяхъ. Съ проведеніемъ дороги можно было надѣяться на развитіе промысла, такъ какъ дорога открыла илецкой соли выходъ далеко за предѣлы мѣстнаго раіона, обслуживаемаго гужевою и вьючною перевозкою.

Въ 1906 году добыча соли стала усиленно развиваться, расширились рынки ея потребленія и соль стала проникать на Сибирскую и Забайкальскую желѣзныя дороги, доходя на разстояніи 5.200 верстъ до Срѣтенска. Но съ введеніемъ съ

1 октября того же года повышеннаго тарифа на перевозку соли требованія на илецкую соль стали замѣтно сокращаться.

Съ открытіемъ движенія по Ташкентской желѣзной дорогѣ гужева и вьючная перевозка соли отъ Илецка до Оренбурга не прекратилась, какъ этого слѣдовало бы ожидать, а продолжала въ извѣстной степени конкурировать съ перевозкою рельсовымъ путемъ, постепенно ослабѣвая. Съ повышеніемъ же тарифа гужева и вьючная перевозка вновь стала возрастать, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ. Съ 1.400 тыс. пудовъ въ 1902 году перевозка гужемъ упала до 259 тыс. пудовъ въ 1905 г., а съ 1906 года стала постепенно возрастать и уже въ 1910 году достигла 429 тыс. пудовъ.

Подобная аномалія, т. е. наличие гужевой и вьючной перевозки параллельно желѣзной дорогѣ, врядъ ли, по мнѣнію Н. П. Верховскаго, желательна, и нуждается въ мѣрахъ къ ея устраненію.

Обращаясь къ количеству соли, отправленной въ 1906 году со станціи Илецкъ на дороги Самаро-Златоустовскую, Сибирскую и Забайкальскую, Н. П. Верховскій отмѣтилъ, что въ названномъ году было отправлено 1.187 тыс. пудовъ, причемъ пробѣгъ выразился въ количествѣ 1.237 милліоновъ пудо-верстъ. Въ виду того, что промыселъ можетъ свободно отправить на каждую изъ упомянутыхъ дорогъ еще по одному милліону пудовъ соли, пробѣгъ могъ-бы увеличиться до десяти милліардовъ пудо-верстъ. Отсюда ясно, по мнѣнію Н. П. Верховскаго, вытекаетъ необходимость въ пониженіи тарифовъ на илецкую соль, такъ какъ несомнѣнно, что для желѣзныхъ дорогъ увеличеніе пробѣга почти въ восемь разъ при небольшомъ пониженіи тарифа не можетъ быть невыгоднымъ.

Для Ташкентской дороги перевозки соли представляютъ еще и тѣ выгоды, что во внутреннемъ сообщеніи комовая и кулевая соль отправляется на открытомъ подвижномъ составѣ. Кромѣ того, въ періодъ ослабленія движенія свободный вагонный паркъ легко можетъ быть использованъ для перевозокъ запасовъ соли, имѣющихся на промыслѣ. Съ другой стороны, для половины Сибирской желѣзной дороги и для всей Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, исключая времени перевозки переселенцевъ, соль слѣдуетъ въ сторону, обратную главному грузовому движенію и, слѣдовательно, для желѣзныхъ дорогъ выгодноѣ возить соль хотя бы по дешевому тарифу, чѣмъ перегонять вагоны въ обратномъ направленіи порожними.

При повышеніи тарифа въ 1906 году, въ видѣ компенсаціи, илецкой соли былъ предоставленъ тарифъ по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты для перевозокъ по направленію къ Ташкенту. Мѣра эта никакого значенія не имѣла, такъ какъ всѣ станціи, лежащія южнѣе Илецка, снабжаются солью изъ лежащихъ около Ташкентской желѣзной дороги соляныхъ озеръ, самосадочная соль которыхъ добывается мѣстными жителями киргизами и по цѣнѣ отъ 5 до 8 копѣекъ за пудъ доставляется на станціи скушникамъ и рыбопромышленникамъ.

Что же касается интересовъ горнаго вѣдомства, то, получая по 3 коп. подати съ каждаго добытаго пуда илецкой соли, вѣдомство это заинтересовано въ увеличеніи добычи соли.

По поводу заявленных некоторыми участниками совѣщанія опасеній конкуренціи со стороны илецкой соли соли другихъ районовъ, Н. П. Верховскій полагалъ, что тѣ 3—4 милліона пудовъ новой соли, которые отпустить въ годъ на рынокъ Илецкій промыселъ въ случаѣ пониженія тарифа, врядъ ли могутъ неблагоприятно отразиться въ конкурентномъ отношеніи на интересахъ другихъ соледобывающихъ районовъ, выпускающихъ на рынокъ до 30—33 милліоновъ въ годъ.

Въ виду сдѣланнаго представителемъ Правленія Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ заявленія о будущихъ выходахъ Илецкаго промысла, въ возможности отправлять, въ ближайшемъ будущемъ, соль по Уральско-Акмолинской желѣзной дорогѣ, Н. П. Верховскій пояснилъ, что надежды на это врядъ ли могутъ оправдаться, такъ какъ будущая дорога, подобно Ташкентской, пройдетъ тоже по районамъ, богатымъ самосадочною озерною солью, конкурировать съ которою будетъ невозможно.

Представитель Правленія Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги *В. А. Романъ*, отмѣтивъ прогрессивное увеличеніе перевозокъ илецкой соли, заявилъ, что по его мнѣнію, врядъ ли основательно ожидать общаго пониженія цѣны на соль, вслѣдствіе предьявленія для сбыта еще 3—4 милліоновъ пудовъ соли. При пониженіи тарифа цѣны останутся на прежнемъ уровнѣ, желѣзныя же дороги не пріобрѣтутъ никакихъ новыхъ выгодъ. По этимъ соображеніямъ *В. А. Романъ* высказался противъ какихъ либо измѣненій въ тарифахъ на перевозку илецкой соли.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. *В. А. Балашовъ* отмѣтилъ ошибочность сдѣланнаго въ Совѣщаніи указанія на то, что илецкая соль имѣетъ вполне обеспеченный сбытъ въ Сибирь, гдѣ она идетъ на засоль масла. По имѣющимся у казенныхъ желѣзныхъ дорогъ свѣдѣніямъ для посолки масла употребляется преимущественно выварочная славянская соль.

Что касается предоставленія новыхъ тарифныхъ льготъ для илецкой соли, то казенныя желѣзныя дороги, въ значительной мѣрѣ заинтересованныя въ развитіи перевозокъ этой соли, полагали бы своевременнымъ дальнѣйшее пониженіе тарифа отъ Илецка до Самары и Уфы въ цѣляхъ предоставленія илецкой соли возможности конкурировать съ солью другихъ районовъ на рынкахъ Поволжья. Для устраненія вредной конкуренціи гужевой и вьючной перевозки на участкѣ Илецкъ—Оренбургъ представляется, по мнѣнію к. а. *В. А. Балашова*, желательнымъ установить исключительный тарифъ на перевозку соли между названными станціями сообразно стоимости гужевой доставки.

Представитель Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги *К. И. Лапшинскій* заявилъ, что въ цѣляхъ предоставленія возможности соли разныхъ районовъ конкурировать на рынкахъ сбыта въ приблизительно равныхъ условіяхъ, онъ, присоединяясь къ пожеланію представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Илецкаго соляного промысла о пониженіи тарифа на илецкую соль до Самары и Уфы, ходатайствовалъ о соответствующей регулировкѣ тарифовъ на баскунчанскую соль отъ Самары до Пензы.

Представитель Царицынскаго Биржевого Комитета, баскунчакскій солепромышленникъ *К. И. Меркулевъ* высказался противъ новыхъ тарифныхъ льготъ для перевозокъ илецкой соли. Благодаря своимъ высокимъ качествамъ, илецкая соль и нынѣ имѣетъ твердо установившійся сбытъ въ ея естественномъ раіонѣ. Пониженіе же тарифа до Самары поставитъ въ невыгодное положеніе баскунчакскую солепромышленность, такъ какъ вытѣснитъ ее изъ Самары и ближайшихъ къ Самарѣ пунктовъ Поволжья. При этомъ выручка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ едва ли повысится, такъ какъ Самаро-Златоустовская желѣзная дорога лишится перевозокъ баскунчакской соли, поступающей нынѣ на эту дорогу съ воднаго пути черезъ Уфу и Самару. Конкуренція же съ илецкою солью будетъ невозможна въ виду высокихъ водныхъ фрахтовъ, составляющихъ отъ Владиміровки до Самары—3½ коп., а до Уфы—7—9 коп. съ пуда безъ выгрузки.

Въ виду неоднократно приведенныхъ въ Совѣщаніи разнорѣчивыхъ свѣдѣній о рѣчныхъ фрахтахъ, представитель Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна *И. П. Браинъ* заявилъ ходатайство о томъ, чтобы Тарифныя Учрежденія, прежде окончательнаго разсмотрѣнія результатовъ настоящаго Совѣщанія, вошли въ сношенія съ Биржевыми Комитетами Поволжья и Совѣтомъ Съѣздовъ судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна на предметъ выясненія точнаго размѣра упомянутыхъ фрахтовъ.

Представитель Горнаго Департамента д. е. с. *И. Ф. Шредеръ* указалъ, что представляемое имъ вѣдомство постольку заинтересовано въ пониженіи тарифа на соль того или другого раіона, поскольку пониженіе это можетъ отразиться на удешевленіи соли. Въ настоящее время, когда въ Сибири занимаетъ преобладающее положеніе соль пермская, всякое мѣропріятіе, направленное къ созданію конкурента этой соли въ лицѣ соли другого раіона, хотя бы илецкой, можетъ повести къ естественному пониженію цѣнъ на почвѣ конкуренціи. Поэтому д. е. с. *И. Ф. Шредеръ* полагалъ бы цѣлесообразнымъ пониженіе тарифа на илецкую соль.

Резюмируя высказанныя въ Совѣщаніи по вопросу о тарифахъ на перевозку илецкой соли соображенія, *Предстатель* отмѣтилъ, что большинство высказавшихся находило болѣе цѣлесообразнымъ остаться при существующихъ тарифахъ на названную соль въ цѣляхъ сохраненія создавшихся соотношеній между соледобывающими раіонами. Съ другой стороны, представители Управленія желѣзныхъ дорогъ и Илецкаго соляного промысла ходатайствовали о дальнѣйшемъ расширеніи тарифныхъ льготъ для названной соли.

По вопросу о тарифахъ на перевозку закаспійской и туркестанской соли *Предстатель* пояснилъ, что ходатайствъ о какихъ либо измѣненіяхъ въ этихъ тарифахъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не поступало.

Тарифы на перевозку соли закаспійскаго и туркестанскаго раіоновъ.

Въ виду сего Совѣщаніе единогласно признало возможнымъ остаться при существующихъ тарифахъ на перевозку закаспійской и туркестанской солей.

Тарифы на перевозку соли закавказского района.

По вопросу о тарифах на перевозку закавказской соли въ Совѣщаніи были высказаны слѣдующія сужденія и пожеланія.

Директоръ Правленія Кульпинскаго солепромышленнаго Товарищества *П. Н. Придоновъ* заявилъ, что закавказская солепромышленность находится въ крайне неблагоприятныхъ условіяхъ. Добыча каменной соли съ каждымъ годомъ уменьшается, такъ, на Кульпинскомъ промыслѣ добыча съ 1.700 тыс. пудовъ въ 1902 году къ 1908 году упала до 766 тыс. пудовъ. Такое же паденіе добычи наблюдается и на другихъ соляныхъ промыслахъ Закавказья, напр. въ Нахичевани.

Имѣя въ 800 верстахъ отъ мѣста добычи богатѣйшіе рыбные промыслы на низовьяхъ р. Куры, закавказская соль, казалось бы, должна была проникать на эти промыслы. Въ дѣйствительности же за десятилѣтіе съ 1898 по 1908 годъ отправокъ закавказской соли на названные промыслы совсѣмъ не было и лишь въ 1909 г. туда было отправлено всего 94 тыс. пуд. соли.

Закавказская каменная соль, чистая по своему химическому составу, безусловно заслуживаетъ распространенія, хотя бы въ Закавказскомъ краѣ, своемъ естественномъ районѣ. Между тѣмъ изъ всей потребляемой въ Закавказьи соли (кромѣ рыбныхъ промысловъ, куда закавказская соль не поступаетъ) болѣе половины ввозится изъ сосѣднихъ солепромышленныхъ районовъ: черезъ Поті идетъ донецкая и крымская соль, а черезъ Баку ввозится баскунчакская.

Такое ненормальное положеніе создалось, по мнѣнію *П. Н. Придонова*, на почвѣ ненормальнаго тарифнаго положенія для закавказской соли.

Въ то время, какъ всѣ солепромышленные районы для распространенія своей соли имѣютъ исключительные тарифы, уменьшенная ставка коихъ компенсируетъ отдаленность этихъ районовъ отъ рынковъ сбыта, когда даже такая незначительная по размѣрамъ добычи соль, какъ закаспійская, имѣетъ исключительный тарифъ для выхода къ Каспійскому морю, закавказская соль никогда никакими тарифными льготами не пользовалась.

Закавказскія мѣсторожденія каменной соли принадлежатъ казнѣ, которая, сдавая ихъ въ аренду изъ довольно высокой попудной платы (напр. на Нахичеванскомъ промыслѣ по 5,1 коп. съ пуда), заинтересована въ увеличеніи сбыта закавказской соли. Съ другой стороны, Закавказскія желѣзныя дороги также принадлежатъ казнѣ, почему всякое увеличеніе перевозокъ соли было бы для нея небезвыгоднымъ.

Что касается цѣнъ закавказской соли, то, таковыя, въ силу договора съ казною, не могутъ быть выше 10 коп. за пудъ.

Статистическія данныя показываютъ, что душевое потребленіе соли въ Россіи равняется 30 фунт. въ годъ. Въ Закавказьи же едва расходуется по 14 фунт. на душу населенія въ годъ, причемъ изъ этого количества нѣкоторая часть идетъ на кормъ скота.

Въ виду изложеннаго *П. Н. Придоновъ* заявилъ слѣдующія ходатайства:

1) о пониженіи дѣйствующаго тарифа на соль на 2 коп. съ пуда, т. е. о возвращеніи къ тарифной схемѣ, дѣйствовавшей до 1 октября 1906 года;

2) въ цѣляхъ предоставленія Закавказской соли возможности поступать на рыбные промыслы, установить тарифъ по $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты до Баку, Евлаха и станцій участка Баладжары—Петровскъ Владикавказской желѣзной дороги;

3) объ установленіи для закавказской соли, перевозимой для нужд химической промышленности, скидки въ 50% съ платъ по общей схемѣ и,

4) объ установленіи вывозного тарифа черезъ Поты и Батумъ по $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты.

Къ изложенному П. Н. Придоновымъ арендаторъ Нахичеванскаго казеннаго солянаго промысла *И. Б. Жанполадовъ* добавилъ слѣдующее.

Въ Закавказьи существуетъ соляной промыселъ, который въ настоящее время приходитъ къ совершенному упадку, и казенныя оброчныя статьи, такимъ образомъ, совершенно обезцѣниваются. Создалось такое ненормальное положеніе, когда соляные промыслы, которые находятся въ центрѣ края, и, казалось, должны бы обслуживать мѣстный районъ, погибаютъ, а въ замѣнъ этого потребляется донецкая соль, привозимая изъ далека. Такого рода явленіе, съ одной стороны происходитъ благодаря крайнему неудобству путей сообщенія въ краѣ, а съ другой, обуславливается высокими тарифными ставками. Дѣло въ томъ, что Закавказскія желѣзныя дороги проходятъ по срединѣ края, не имѣя никакихъ развѣтвленій въглубь. Благодаря этому соль мѣстную приходится развозить съ пунктовъ выгрузки отъ желѣзной дороги по грунтовымъ и вьючнымъ дорогамъ. Естественно, что такой примитивный способъ доставки долженъ обходиться очень дорого, на примѣръ, цѣна за провозъ доходитъ иногда до 40—45—50 коп. за пудъ.

Самые близкіе пункты сбыта Нахичеванской соли городъ Шуша и Зангезурскій уѣздъ, расположенные всего лишь въ 100—150 верстахъ отъ мѣстонахожденія промысла, лишены возможности получать соль прямымъ путемъ, за отсутствіемъ удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія, и упомянутая соль проникаетъ въ мѣста сбыта черезъ ст. Евлахъ, доставка куда на разстояніе 714 вер. безъ станціонныхъ расходовъ обходится въ 15,75 коп. съ пуда. Въ тоже время, изъ Баку доставляется на эту же станцію соль не дороже 8 коп. за пудъ, а съ остальныхъ береговъ Каспійскаго моря не мѣстная соль доставляется еще по болѣе дешевымъ цѣнамъ. Въ виду столь значительной разницы въ стоимости доставки конкурировать съ привозной солью нѣтъ возможности.

Слѣдующіе примѣры также наглядно рисуютъ невыгодность положенія закавказскихъ соляныхъ промысловъ и происходящую отсюда безнадежность въ дѣлѣ развитія соляной промышленности въ Закавказьѣ. Доставка Нахичеванской соли въ Тифлисъ, на разстояніе 474 верстъ, обходится въ 12,06 коп. безъ станціонныхъ расходовъ (изъ Тифлиса эта соль распределяется въ Телавъ, Сигнахъ, Душетъ и, вообще, въ горныя мѣста губерніи); въ Кутаисъ (681 вер.)—15,25 коп. за пудъ также безъ станціонныхъ расходовъ. Неудивительно, что

въ Кутаисъ, благодаря близости его къ морю, мѣстная соль совсѣмъ не попадаетъ. То же самое наблюдается и въ Баку и Батумѣ, которые исключительно потребляютъ не закавказскую соль, а привозную, такъ что у Кавказскихъ соляныхъ промысловъ мѣстный рынокъ отнять, и предпріятія влечать жалкое существованіе и совершенно гибнуть. Безусловное паденіе соляного промысла сильно отражается на экономическомъ положеніи края и на матеріальномъ благосостояніи трудящагося класса.

Наконецъ, по мнѣнію И. Б. Джанполадова, несправедливо и непрактично давать погибать казеннымъ оброчнымъ статьямъ только потому, что край не въ достаточной мѣрѣ снабженъ удобными путями сообщенія. Правительство, внимая къ нуждамъ края, имѣетъ возможность улучшить его благосостояніе, въ его власти удовлетворить справедливыя желанія мѣстныхъ промышленниковъ, дать имъ возможность выступать на своемъ мѣстномъ рынкѣ равносильнымъ конкурентомъ съ посторонними пришлыми предпринимателями, каковыми являются донецкіе и иные. Создать условія, благопріятныя для конкуренціи можно, уменьшивъ тарифную ставку если не на всѣ станціи, то во всякомъ едучаѣ до конечныхъ пунктовъ, какъ Тифлисъ, Елисаветполь, Евлахъ, Гори, Боржомъ и Кутаисъ.

Что касается мѣропріятій, которые по мнѣнію И. Б. Джанполадова, могли бы способствовать улучшенію указаннаго неблагопріятнаго положенія закавказской соляной промышленности, то они сводятся къ слѣдующимъ пожеланіямъ:

1) уменьшить тарифъ на 2 коп. т. е. вернуться къ тарифу, дѣйствовавшему до 1906 года;

2) уменьшить тарифъ на соль, употребляемую въ краѣ для техническихъ надобностей, такъ напр. для кожевенныхъ заводовъ и друг. надобностей;

3) отнести къ техническимъ надобностямъ соль, потребляемую на Закавказскихъ и Кавказскихъ рыбныхъ промыслахъ для солки рыбы, распространивъ льготныя тарифы по этому предмету для ст. Евлахъ и ст. Владикавказской жел. дороги около Дербента и Петровска, гдѣ производится солка рыбы;

4) установить льготный тарифъ въ $\frac{1}{150}$ коп. для соли, экспортируемой въ иностранныя государства;

и 5) установить специальный тарифъ для Кавказской соли по слѣдующей схемѣ: на разстояніяхъ до 100 верстъ— $\frac{1}{30}$ коп., отъ 100 до 200 верстъ— $\frac{1}{45}$ коп., отъ 200—400 вер.— $\frac{1}{65}$ коп. и отъ 400 вер. и болѣе— $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты.

Уменьшеніе тарифной ставки откроетъ возможность съ большимъ успѣхомъ конкурировать съ привозной солью, промыслы начнутъ процвѣтать, а отъ этого только выиграютъ какъ Правительство, такъ и мѣстное населеніе.

Значительнымъ облегченіемъ въ дѣлѣ конкуренціи мѣстныхъ промысловъ съ донецкими и другими было бы также принятіе мѣръ такого рода, чтобы постороннимъ промышленникамъ было невыгодно везти свою соль въ Закавказскій край. Этого можно достигнуть повышеніемъ тарифныхъ ставокъ

на привозную соль отъ Баку до Евлаха, приче́мъ ущербъ для Донецкихъ и иныхъ предпринимателей отъ этого не послѣдовало бы, такъ какъ, добывая соль въ количествѣ до 30.000.000 п. по качеству лучшую, и имѣя въ своемъ распоряженіи удобные пути сообщенія по всей Имперіи, они безъ сомнѣнія, безъ особаго труда смогли бы найти другіе рынки, съ избыткомъ вознаградивъ себя за утрату Закавказскаго края, способнаго удовлетвориться своей добычей соли до 200.000 пуд. въ годъ, какъ Нахичеванскій промыселъ.

Къ ходатайствамъ П. Н. Придонова и И. Б. Джанполадова присоединился также представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *М. Н. Селиховъ*, заявивъ, что пониженіе тарифа безусловно желательно въ цѣляхъ увеличенія потребленія соли въ Закавказскомъ краѣ.

Представитель Царицынскаго Биржевого Комитета, баскунчакскій солепромышленникъ *К. И. Меркулевъ*, отмѣтивъ, что ходатайство представителей кавказской соляной промышленности клонится къ измѣненію установившихся тарифныхъ соотношеній, ходатайствовалъ, съ своей стороны, въ случаѣ пониженія тарифа для закавказской соли, о соотвѣтствующемъ пониженіи тарифа на перевозку соли отъ Баку до Тифлиса.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. *В. А. Балашовъ*, не возражая противъ предоставленія закавказской соли тѣхъ же вывозныхъ тарифовъ, какіе будутъ предоставлены прочимъ соледобывающимъ районамъ, не призналъ возможнымъ согласиться на установленіе тарифа въ мѣстномъ сообщеніи отъ станцій Нахичевань и Араксъ въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты. По мнѣнію к. а. В. А. Балашова, закавказская солепромышленность могла бы удовлетвориться и меньшимъ пониженіемъ тарифа, тѣмъ болѣе, что съ постройкой Кульпинской вѣтви нѣкоторые накладные расходы отпадутъ.

Представитель Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи *С. И. Рабиновичъ* высказался противъ предоставленія закавказской соли тарифныхъ льготъ, такъ какъ по расчетамъ С. И. Рабиновича, съ постройкою Кульпинской вѣтви стоимость закавказской соли понизится на 3 коп. на пудъ, а тогда и при существующемъ тарифѣ закавказскіе соляные промыслы окажутся въ особо благоприятномъ положеніи.

По поводу послѣдняго заявленія *И. Б. Джанполадовъ* отмѣтилъ, что соображенія С. И. Рабиновича могутъ быть отнесены въ полной мѣрѣ лишь къ Кульпинскому промыслу, но не къ Нахичеванскому, такъ какъ отъ Нахичеванскаго промысла желѣзной дороги нѣтъ и о проектахъ постройки таковой *И. Б. Джанполадову* неизвѣстно.

По вопросу о тарифахъ на перевозку сибирской соли Совѣщанію были доложены ходатайство арендатора Троицкаго казеннаго солевареннаго завода П. А. Тонконогова и отношеніе г. Енисейскаго Губернатора на имя г. Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Въ ходатайствѣ арендатора Троицкаго солевареннаго завода (*приложеніе № 24*) проситель, ссылаясь на удаленность завода отъ рельсоваго пути, что вызываетъ значительные накладные расходы по доставкѣ соли воднымъ путемъ въ Красно-

Тарифы на перевозку соли сибирскаго района.

ярскъ, гдѣ она влѣдствіе этого не можетъ конкурировать съ привозною изъ Европейской Россіи пермскою солью, ходатайствуетъ о пониженіи тарифа по Сибирской дорогѣ отъ Канска.

Енисейскій Губернаторъ, подтверждая изложенныя въ ходатайствѣ П. А. Тонконогова данныя о неблагопріятномъ положеніи Троицкаго казеннаго солевареннаго завода, указываетъ, что въ такомъ же, если не въ худшемъ, положеніи, находятся и остальные казенные заводы Енисейской губерніи (*приложение № 22*).

Влѣдствіе малокультурности края, значительности протяженій и плохого состоянія грунтовыхъ дорогъ, дороговизны рабочихъ рукъ, себѣстоимость добываемой въ предѣлахъ Енисейской губерніи соли достигаетъ 27—60 коп. за пудъ. Поэтому соль эта даже въ своихъ районахъ почти лишена возможности конкурировать съ привозною солью, каковою является пермская. Такъ, напримѣръ, минусинская выварочная соль не только не имѣетъ сбыта далѣе предѣловъ своего уѣзда, но даже въ цѣнтрѣ его, въ г. Минусинскѣ, въ 330 верстахъ отъ желѣзной дороги, иногда вытѣсняется пермскою солью. Обслуживаніе же мѣстною солью станцій Сибирской дороги совершенно для нея невозможно. Въ виду указанной невозможности удержать за собою свой естественный рынокъ, енисейская промышленность старается, гдѣ это возможно по условіямъ договора съ казною, сократить производство соли. Изъ принадлежащихъ казнѣ заводовъ одинъ уже бездѣйствуетъ нѣсколько лѣтъ, другой въ скоромъ времени также закрывается, влѣдствіе чего казна терпитъ ущербъ влѣдствіе сокращенія поступленій попуднаго сбора съ добытой соли.

По этимъ соображеніямъ Енисейскій Губернаторъ ходатайствуетъ о пониженіи тарифовъ на енисейскую соль по Сибирской желѣзной дорогѣ.

Представитель Управленія Забайкальской желѣзной дороги *Н. Г. Розановъ*, отмѣтивъ, что Троицкій солеваренный заводъ почти не участвуетъ въ снабженіи солью обслуживаемаго названною дорогою района Восточной Сибири, полагалъ желательнымъ пониженіе тарифа на соль, производимую Усольскимъ заводомъ близъ Иркутска. Соль этого завода, эксплуатируемаго непосредственно казною, не оплачиваетъ попуднаго сбора въ пользу казны и не имѣетъ зафиксированныхъ договорами предѣльныхъ продажныхъ цѣнъ, почему всѣ тѣ сужденія, которыя высказывались въ Совѣщаніи въ отношеніи соли, добываемой на заводахъ, находящихся въ арендномъ пользованіи, къ усольской соли приложимы быть не могутъ.

Усольская соль, расходясь нынѣ въ небольшомъ районѣ, оплачиваетъ провозъ по желѣзной дорогѣ по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, въ то время какъ пудовертная ставка на перевозку пермской соли въ Иркутскъ доходитъ почти до $\frac{1}{100}$ коп.; поэтому, по мнѣнію *Н. Г. Розанова*, несомнѣнно, что всякое пониженіе тарифа значительно увеличило бы районъ сбыта усольской соли. Въ отношеніи же размѣра пониженія *Н. Г. Розановъ* полагалъ достаточнымъ для перевозокъ до станцій Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ установить ставку въ

$\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, для перевозокъ же усольской соли до Срѣтенска и далѣе въ Пріамурье пойти на дальнѣйшее пониженіе, примѣрно до дифференціала Г.

Представитель Горнаго Департамента д. с. с. *И. Ф. Шредеръ*, съ своей стороны, находилъ ходатайство П. А. Тонконогова заслуживающимъ уваженія. Ссылаясь на заявленіе, сдѣланное имъ при обсужденіи вопроса о тарифахъ на перевозку илецкой соли, о томъ, что горное вѣдомство постольку заинтересовано въ пониженіи тарифовъ на соль, привозимую въ Сибирь изъ Европейской Россіи, поскольку такая тарифная мѣра можетъ способствовать пониженію сибирскихъ цѣнъ на соль, д. с. с. *И. Ф. Шредеръ* отмѣтилъ, что одновременно съ пониженіемъ тарифовъ на ввозную соль должны быть понижены тарифы и на перевозку соли мѣстныхъ сибирскихъ мѣсторожденій, могущихъ конкурировать съ вѣсибирскою солью. Последнее необходимо еще и для того, чтобы не нарушить установившагося промышленнаго равновѣсія, что особо важно въ отношеніи сибирскихъ промысловъ, находящихся въ настоящее время въ стадіи развитія, и, въ противномъ случаѣ, могущихъ въ немъ задержаться.

Въ частности, по поводу ходатайствъ П. А. Тонконогова о пониженіи тарифа на соль Троицкаго промысла и представителя Управленія Забайкальской желѣзной дороги Н. Г. Розанова о пониженіи тарифа на соль Усольскаго промысла, д. с. с. *И. Ф. Шредеръ*, признавая оба эти ходатайства, съ своей стороны, вполне заслуживающими удовлетворенія по вышеприведеннымъ соображеніямъ, высказалъ еще слѣдующее.

Оба названные завода обѣщаютъ дать удешевленіе соли: первый—частный, отстоящій отъ Красноярска на 400 верстъ воднаго пути, обладающій хорошими и обильными разсолами, вполне обезпеченный топливомъ, второй—казенный, являющійся наиболѣе восточнымъ надежнымъ пунктомъ добычи соли, хотя по бѣдности разсоловъ трудно развивающимся, влѣдствіе недостатка средствъ, отпускаемыхъ казною на его переоборудованіе; надо лишь для этого допустить пониженіе тарифа.

Что касается размѣровъ пониженія тарифовъ на соль того и другого промысла, то д. с. с. *И. Ф. Шредеръ* полагалъ, что таковой для Троицкаго промысла могъ бы выразиться въ суммѣ 7 коп. съ пуда. Въ отношеніи же усольской соли пониженіе тарифа до $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты могло бы повести къ пониженію цѣнъ на эту соль въ Срѣтенскѣ до 50 коп. за пудъ.

Представитель пермской соляной промышленности, управляющій соляными промыслами Е. А. Балашовой *Б. Ф. Урбановичъ* заявилъ, что по его мнѣнію, пониженіе тарифа на соль Троицкаго завода не оправдываетъ тѣхъ надеждъ въ отношеніи пониженія цѣнъ на соль на сибирскихъ рынкахъ, какія на эту мѣру возлагаются. Изъ приводившихся въ засѣданіи данныхъ усматривается, что при цѣнѣ пермской соли въ Красноярскѣ въ 50 коп. за пудъ, соль названнаго завода не въ силахъ съ нею конкурировать. Себѣстоимость соли, вывариваемой Троицкимъ заводомъ, доходитъ до 27 коп., отсюда видно, что доставка водою до Красноярска обходится болѣе 23 коп. за пудъ. Такимъ образомъ, причиною дороговизны соли Троицкаго завода является,

по мнѣнію Б. Ф. Урбановича, не высокій желѣзнодорожный тарифъ, а непомерно высокіе накладные расходы по водной доставкѣ, составляющіе 23 коп. съ пуда при разстояніи всего въ 400 верстъ.

Пониженіе тарифа на сибирскую соль, не принеся существенной пользы населенію, вредно отразится на интересахъ пермской солепромышленности, вывозящей въ Сибирь около 2 милл. пудовъ въ годъ. Лучшимъ же примѣромъ того, что тарифы играютъ въ цѣнахъ на сибирскую соль очень ограниченную роль, является цѣна соли Усольскаго завода въ Иркутскѣ, доходящая до 55 коп. за пудъ.

Къ высказанному Б. Ф. Урбановичемъ соображенію о невозможности регулировать цѣны на соль одними мѣропріятіями тарифнаго характера представитель Совѣта Съѣздовъ Уральскихъ горнопромышленниковъ *Д. П. Карницкій* добавилъ, что, какъ выяснилось въ Совѣщаніи, главными факторами при установленіи цѣнъ на соль, добываемую на состоящихъ въ арендномъ пользованіи казенныхъ заводахъ, является договорный максимумъ продажныхъ цѣнъ и арендная попудная плата въ пользу казны, въ особенности послѣдняя, значительно повышающая себѣстоимость соли. Поэтому, по мнѣнію *Д. П. Карницкаго*, солепромышленникамъ, арендующимъ казенные промыслы, слѣдовало бы, помимо ходатайствъ тарифнаго характера, просить соответствующія учрежденія объ отмѣнѣ указаннаго максимума цѣнъ и пониженія попудной арендной платы.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *М. Н. Селиховъ* полагалъ, что сибирская соль врядъ ли нуждается въ какихъ либо тарифныхъ льготахъ для конкуренціи съ пермскою солью. Такъ, соль, напримѣръ, Троицкаго завода имѣетъ свой естественный рынокъ—Туруханскій край, гдѣ она можетъ имѣть обезпеченный сбытъ на мѣстныхъ рыбныхъ промыслахъ.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. *В. А. Балашовъ* высказался противъ пониженія тарифовъ на сибирскую соль въ восточномъ направленіи въ виду ничтожности количества ея перевозокъ.

Тарифы на перевозку соли польскаго раіона.

По вопросу о тарифахъ на перевозку польской соли представитель Лодзинскаго Биржевого Комитета *Ө. А. Нововѣйскій* отмѣтилъ, что не заявляя какихъ либо пожеланій объ измѣненіяхъ въ тарифахъ на названную соль, онъ, тѣмъ не менѣе, на случай предоставленія другимъ раіонамъ новыхъ тарифныхъ льготъ, ходатайствуетъ о соответствующемъ пониженіи тарифовъ и на соль польскаго раіона.

Тарифы на перевозку соли въ пункты Дальняго Востока.

Переходя къ разсмотрѣнію вопроса о тарифахъ на перевозку соли въ пункты Дальняго Востока, *Предсѣдатель* пояснилъ, что, какъ усматривается изъ издаваемаго Департаментомъ таможенныхъ сборовъ «Обзора внѣшней торговли», изъ общаго количества ввозимой въ предѣлы Россіи соли значительныя количества ея поступаютъ въ Приморскую область черезъ Владивостокъ и Николаевскъ-на-Амурѣ. Нижеслѣдующія цифры даютъ сопоставленіе общаго ввоза соли со ввозомъ ея въ Приморскую область.

Годы.	В в е з е н о:	
	Всего.	Въ Приморскую обл.
	Тысячи пудовъ.	
1908	2.656	2.003
1909	2.365	1.712
1910	3.772	3.122

Большая часть ввозимой въ Приморскую область соли поступает изъ Японіи и идетъ, помимо продовольствія мѣстнаго населенія, на рыбные промыслы для засола рыбныхъ товаровъ.

Вопросъ о вытѣсненіи съ дальневосточныхъ рыбныхъ промысловъ иностранной соли и объ обезпеченіи ихъ солью русскаго происхожденія возникалъ неоднократно, но донинѣ не получилъ удовлетворительнаго разрѣшенія отчасти вслѣдствіе несогласія пароходствъ на установленіе пониженныхъ фрахтовъ на перевозку соли изъ черноморскихъ портовъ во Владивостокъ и Николаевскъ-на-Амурѣ, отчасти же вслѣдствіе явной убыточности для желѣзныхъ дорогъ удовлетворяющаго дальневосточную рыбопромышленность тарифа по сплошному желѣзнодорожному пути.

Въ 1911 году Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи возбудилъ передъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ ходатайство объ обезпеченіи условій доставки донецкой соли на Дальній Востокъ. Въ ходатайствѣ этомъ (*приложение № 20*) указывается, что минимумомъ льготъ, могущихъ способствовать проникновенію донецкой соли на Дальній Востокъ, являются пониженіе морского фрахта отъ Маріуполя до Владивостока и Николаевска-на-Амурѣ до 18 коп. съ пуда и установленіе скидки съ желѣзнодорожнаго тарифа по дифф. № 33 отъ станцій отправленія до станціи Маріуполь портъ въ размѣрѣ 50 проц., съ расчетомъ платъ за дальнѣйшія перевозки соли по желѣзнымъ дорогамъ по развернутому дифференціалу № 33.

Вопросъ о желательности организаціи вывоза соли на рынки Дальняго Востока обсуждался также въ особомъ совѣщаніи при Министерствѣ Торговли и Промышленности (*См. приложение № 19*).

Членами Совѣщанія были высказаны по настоящему вопросу слѣдующія мнѣнія.

Представитель Владивостокскаго Биржевого Комитета с. с. А. Н. Афанасьевъ, отмѣтивъ, что онъ, являясь представителемъ района только потребляющаго соль, неизбежно долженъ стать на точку зрѣнія потребительскую, и поэтому поддерживать предложенія, клоняціяся къ возможному удешевленію перевозки соли, заявилъ, что вполне присоединяется къ мысли о возвращеніи для донецкой соли къ тарифу, дѣйствовавшему до 1906 г. Что же касается вопроса о регулированіи тарифовъ на соль по отдѣльнымъ районамъ, то вопросъ этотъ дальневосточнаго потребителя близко интересоватъ не можетъ, такъ какъ для него безразлично, откуда повезутъ соль на Дальній Востокъ, изъ Европейской или Азіатской Россіи. Важно лишь, чтобы русская соль поступала на Дальній Востокъ, что, по мнѣнію с. с. А. Н. Афанасьева, можетъ способствовать удешевленію соли на этой окраинѣ, такъ какъ безъ дешевой соли русскіе рыбные

промыслы, при наличіи сильной конкуренціи со стороны Японіи, успѣшно развиваться не могутъ.

По вопросу о томъ, какое пониженіе тарифа оказалось бы достаточнымъ для того, чтобы русская соль могла найти себѣ сбытъ на дальневосточныхъ промыслахъ, с. с. А. Н. Афанасьевъ заявилъ слѣдующее.

Въ настоящее время иностранная соль, поступающая на Дальній Востокъ главнымъ образомъ изъ Гамбурга, расцѣнивается въ 30—35 коп. за пудъ. Поэтому едва ли, по мнѣнію с. с. А. Н. Афанасьева, было бы возможно установить на перевозку соли со станцій дорогъ Европейской Россіи соответствующій тарифъ въ сухопутномъ сообщеніи. Въ виду же того, что мѣсторожденія сибирской соли расположены ближе къ Дальнему Востоку, вопросъ о снабженіи Дальняго Востока русскою солью могъ бы быть разрѣшенъ значительно легче, въ виду сравнительно небольшого протяженія рельсовой сѣти отъ сибирскихъ промысловъ до Срѣтенска. Отсюда соль можетъ идти на баржахъ до мѣстонахожденія рыбныхъ промысловъ—на низовье Амура и въ Николаевскъ.

Конечно, въ интересахъ дальневосточнаго рынка было бы важнѣе обезпечить подвозъ въ край соли изъ черноморскихъ портовъ. Существующіе въ настоящее время фрахты иностранныхъ пароходствъ изъ Европы въ дальневосточные порты довольно умеренны. Напримѣръ, изъ Гамбурга, даже на дорогіе товары, фрахты нерѣдко не превышаютъ 16—18 коп. за пудъ; соль же перевозится значительно дешевле.

Между тѣмъ русскія пароходства взимаютъ до 50 коп. съ пуда, т. е. вдвое и болѣе дороже, не смотря на то, что путь отъ Гамбурга значительно длиннѣе, чѣмъ, напримѣръ, отъ Одессы. Такая рѣзкая разница во фрахтахъ, по мнѣнію с. с. А. Н. Афанасьева, указываетъ на возможность нѣкотораго пониженія русскими пароходствами фрахтовъ на перевозку соли на Дальній Востокъ.

Еще въ то время, когда въ Приамурскомъ краѣ существовалъ портофранко, и торговля сношенія съ Европейскою Россіею были невелики, нѣкоторыя изъ пароходныхъ предприятий заработали большія деньги, монополизировавъ всю торговлю съ метрополіею. Теперь же, когда вслѣдствіе отмены портофранко введено пошлинное обложеніе многихъ товаровъ, имѣющихъ на Дальнемъ Востокѣ значительный сбытъ, судьба дальневосточной торговли и нарождающейся тамъ промышленности находится еще въ большей зависимости отъ той политики, которой будутъ держаться пароходства.

Казалось бы, что собственные интересы пароходныхъ предприятий могли бы побудить ихъ пойти на извѣстное пониженіе фрахтовъ. Неисчерпаемость рыбныхъ богатствъ Дальняго Востока общеизвѣстна, но рыбопромышленности приходится вести борьбу съ сосѣдями, получившими права на русскія воды, при крайне тяжелыхъ условіяхъ.

Близость мѣстъ добычи соли къ Черному и Азовскому морямъ облегчаетъ задачу установленія такого тарифа, который вмѣстѣ съ фрахтами до Владивостока не превысилъ бы 20—22 коп. съ пуда. При такой стоимости доставки русская соль,

по мнѣнію с. с. А. Н. Афанасьева, будетъ имѣть всѣ шансы успѣшно конкурировать на дальневосточномъ рынкѣ съ иностранною.

Въ настоящее время, когда соляная промышленность нуждается въ рынкахъ сбыта, дальневосточный, новый для нея рынокъ, емкостью свыше 3 милліоновъ пудовъ, представляетъ, по всей вѣроятности, извѣстный для нея интересъ. На Дальнемъ Востокѣ же, въ силу медленности оборота капитала, трудныхъ условій кредита, дороговизны продуктовъ и высоты заработной платы, имѣютъ успѣхъ лишь очень крупныя предприятия съ большими оборотными средствами. Достаточно, поэтому, появленія двухъ-трехъ новыхъ большихъ рыбопромышленныхъ предприятий, чтобы потребленіе соли могло повыситься сразу на нѣсколько сотъ тысячъ пудовъ.

Что касается цѣны на соль на Дальнемъ Востокѣ, то с. с. А. Н. Афанасьевъ отмѣтилъ, что дальневосточная соляная промышленность приспособилась къ цѣнамъ около 30 коп. за пудъ во Владивостокѣ и 35 коп. за пудъ на промыслахъ.

Представитель Управленія Забайкальской желѣзной дороги *Н. Г. Розановъ* отмѣтилъ, что въ приведенныя въ матеріалахъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ цифры ввоза соли по дальневосточной границѣ вошли также и транзитныя перевозки соли въ Китай.

Обращаясь же къ вопросу о возможности снабженія Пріамурья солью отечественнаго происхожденія, *Н. Г. Розановъ* заявилъ слѣдующее.

Несмотря на немногочисленность мѣстнаго населенія, Пріамурье является сравнительно крупнымъ потребителемъ соли, что объясняется наличиемъ въ устьяхъ Амура крупной рыбопромышленности, требующей для своихъ нуждъ ежегодно до 1 милл. пудовъ соли.

Главная часть потребляемой промышленностью и населеніемъ Пріамурья соли въ настоящее время ввозится изъ границы, морскимъ путемъ. Такъ, по даннымъ Николаевской н/А. таможни, въ 1910 г. привезено 1.327.407 пуд., въ 1911 г. по 1 сентября 1.281.496 пуд., причемъ на долю японской соли приходится около ½ всего ввоза; нѣмецкой же соли изъ Гамбурга ввозится около 300 тыс. пуд. въ годъ.

Раіонъ распространенія иностранной соли простирается вверхъ по Амуру далѣе Благовѣщенска, такъ что можно считать, что во всемъ Пріамурьѣ населеніе употребляетъ почти исключительно иностранную соль. Слѣдующія цифры показываютъ передвиженіе соли по Амурскому водному пути въ 1910 году.

Перевозка соли въ пудахъ.

	Отправлено		Прибыло	
	внизъ.	вверхъ.	снизу.	сверху.
Николаевскъ . . .	— —	428.885	— —	12.490
Хабаровскъ . . .	13.367	117.757	37.493	1.200
Благовѣщенскъ . .	7.248	31.112	399.829	2.610
Срѣтенскъ	16.256	— —	2.900	— —

Такимъ образомъ, изъ соли, поступающей въ Николаевскій раіонъ ежегодно въ количествѣ около 1.300 тыс. пуд. (въ дѣй-

ствительности нѣсколько больше, такъ какъ часть соли, ввозимой изъ Японіи на японскихъ судахъ для засолки рыбы, не регистрируется), — приблизительно 400 тыс. пуд. отправляется вверхъ, преимущественно въ Благовѣщенскъ и его районъ, а 900 тыс. пудовъ потребляется мѣстной промышленностью и населеніемъ.

Соль, отправляемая въ количествѣ болѣе 100 тыс. пудовъ вверхъ по Амуру изъ Хабаровска, также преимущественно въ районъ г. Благовѣщенска, равнымъ образомъ почти вся иностраннаго происхожденія, прибывшая черезъ Владивостокъ.

Цѣны привозной иностранной соли въ Приамурьѣ не высоки: такъ, цѣна германской гамбургской соли франко рейдъ Николаевскъ, въ 1910 и 1911 г.г. составляла отъ 92 к. до 1 р. за кулекъ 50 клгр. (брутто 3 п. 5 ф.). Средней нормальной цѣной соли въ эти же годы считалось въ Николаевскѣ 39 коп. за пудъ.

По мѣрѣ удаленія отъ моря, къ цѣнѣ соли франко-Николаевскъ прибавляются пароходный фрахтъ и другіе расходы, и уже въ Хабаровскѣ стоимость соли германской крупной составляетъ оптомъ 50—55 коп. за пудъ и въ розницу 60 коп. за пудъ. Въ Благовѣщенскѣ продажныя цѣны соли еще выше и колеблются отъ 80 коп. до 1 руб. за пудъ. На промежуточныхъ пристаняхъ цѣны еще нѣсколько выше, какъ это всегда бываетъ въ мелкихъ торговыхъ пунктахъ, куда товаръ приходитъ черезъ большое число посредниковъ.

Ввозимая въ Приамурье германская каменная соль для нуждъ рыбопромышленности должна обладать особой консистенціей и подвергнуться спеціальному размолу, чтобы въ ея составѣ были частицы какъ крупныя, такъ и мелкія, и раствореніе ихъ происходило бы постепенно по мѣрѣ засаливанія рыбы и образованія тузлука.

Для засола рыбы японскимъ сухимъ способомъ употребляется соль исключительно морская, выварочная, ввозимая изъ Японіи. Въ качествѣ поваренной соли употребляется германская и американская каменная соль, болѣе тонкаго размола, чѣмъ для рыбы.

Наконецъ, для засола икры до послѣдняго времени употреблялась особая смѣсь нѣмецкаго производства, т. н. Caviarsalz. Такъ какъ однако при засолѣ икры на этой смѣси она получаетъ непріятный горьковатый привкусъ, то нѣкоторыми промышленниками были сдѣланы опыты засолки икры на русской выварочной крымской соли, причемъ опыты эти дали вполне благопріятные результаты. Однако, въ виду новизны этого дѣла, неорганизованности доставки соли моремъ и громаднаго разстоянія желѣзнодорожной перевозки, стоимость русской соли на рыбныхъ промыслахъ была очень высока, въ среднемъ, около 1 руб. за пудъ и дороже.

Переходя къ вопросу о возможности и условіяхъ организаціи снабженія дальневосточныхъ рыбныхъ промысловъ и вообще Приамурья русской солью, необходимо разсмотрѣть отдѣльно условія перевозки сухимъ путемъ по жел. дорогамъ пермской и сибирской соли и условія перевозки моремъ каменной и выварочной соли съ юга Европейской Россіи.

Такъ какъ единственное преимущество ввозимой въ При-

амурье иностранной соли сравнительно съ русской заключается въ ея большей дешевизнѣ, по качеству же русская соль считается даже выше иностранной, то для замѣны иностранной соли солью русскаго происхожденія возможно было бы установить или таможенное обложеніе иностранной ввозной соли въ такомъ размѣрѣ, чтобы иностранная соль, включая провозъ и пошлину, обходилась бы не дешевле русской соли, или же соотвѣтственное удешевленіе русской соли. Однако, первая изъ названныхъ мѣръ едва ли цѣлесообразна, въ виду высокихъ цѣнъ соли въ Пріамурьѣ, значительно превышающихъ таковыя же цѣны въ Европейской Россіи и Западной Сибири, и, при введеніи этой мѣры повысилась бы стоимость засола рыбы на промыслахъ Пріамурья, что не соотвѣтствуетъ интересамъ колонизаціи края.

Поэтому болѣе рациональнымъ слѣдуетъ признать принятіе соотвѣтствующихъ мѣръ къ удешевленію въ Пріамурьѣ русской соли. Существующія цѣны соли въ Пріамурьѣ слагаются изъ двухъ основныхъ элементовъ: стоимости соли на мѣстѣ производства и стоимости доставки ея къ мѣсту назначенія.

Главную часть цѣнъ соли, перевозимой въ Восточную Сибирь съ Пермской дороги и изъ Западной Сибири, составляетъ стоимость доставки, а главную часть цѣны усольской соли— стоимость ея на мѣстѣ производства. Перевозка соли совершается повагонно по дифф. № 33, дающему на значительныхъ разстояніяхъ ставку, близко подходящую къ предѣльной ставкѣ желѣзнодорожнаго тарифа— въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, и потому дальнѣйшее пониженіе тарифныхъ ставокъ для пермской (и зап.-сибирской) соли едва ли можетъ быть осуществлено. По значительно болѣе высокимъ пудоверстнымъ ставкамъ перевозится въ Забайкалье соль Иркутскаго солевареннаго завода при станціи Усолье Сибир. ж. д., такъ какъ перевозимая въ Забайкалье и вывозимая въ Пріамурье соль, таксирруется по дифф. № 33, т. е. на разстояніи въ 1.400 вер. по $\frac{1}{74}$ коп. съ пуда и версты.

Ниже приведена таблица существующихъ тарифныхъ ставокъ на перевозку соли.

Стоимость перевозки соли.

Станц. назначенія:	Станціи отправления:			
	Усолье Сиб.		Пермь Перм.	
	Разстояніе.	Провозная плата.	Разстояніе.	Провозная плата.
Иркутскъ	63	2,10	3.642	42,99
Верхнеудинскъ	522	12,80	4.101	46,05
Чита	1.041	20,78	4.620	49,51
Срѣтенскъ	1.400	26,31	4.979	51,91
» transit	1.400+14	18,67+0,58	4.979+14	66,39+0,58
Благовѣщенскъ	1.400+14+	18,67+0,58+	4.979+14+	66,39+0,58+
	+1.200 вод.	+25=44,25	+1.200 вод.	+25=81,97

Изъ разсмотрѣнія этой таблицы вполне очевидно, что пониженіемъ тарифа на соль возможно достигнуть нѣкотораго удешевленія ея лишь въ Забайкальѣ, куда въ настоящее время заграничная соль не проникаетъ, до Благовѣщенска же, являющагося самымъ крупнымъ потребительнымъ центромъ для соли въ среднемъ Пріамурьѣ, доведеніе провозной платы до

минимальной ставки в $\frac{1}{100}$ к. съ пуда и версты дало бы настолько незначительное понижение стоимости доставки, которое не могло бы повліять на замѣну иностранной соли отечественною, такъ какъ стоимость доставки пермской соли, не включая ея стоимости на мѣстѣ производства, почти равнялась бы продажной цѣнѣ въ Благовѣщенскѣ. Что же касается Иркутской соли, то хотя стоимость доставки ея значительно ниже, чѣмъ продажныя цѣны иностранной соли въ Благовѣщенскѣ, но расцѣнка ея на мѣстѣ производства, на заводѣ, вслѣдствіе дороговизны производства и недостаточности производительности, слишкомъ высока, а именно только въ послѣднее время расцѣнка эта понижена до 40 коп. за пудъ, ранѣе же доходила до 50 коп. Послѣднее обстоятельство доказываетъ единственный возможный способъ снабженія верхняго Приамурья включительно до города Благовѣщенска и прилегающаго къ нему земледѣльческаго района, извѣстнаго подъ названіемъ Зейско-Бурейской равнины, сибирской солью. Какъ усматривается изъ труда Проф. Шредера «Соль въ восточной Сибири», при увеличеніи производительности Иркутскаго завода и болѣе хозяйственной его эксплуатаціи, стоимость производства соли на этомъ заводѣ могла бы быть доведена до минимума въ 20 коп. за пудъ. При установленіи этой, или даже нѣсколько высшей (въ 25 к. за пудъ) продажной цѣны соли, послѣдняя, безъ всякихъ пониженій тарифа жел. дорогою, могла бы проникнуть вплоть до Благовѣщенска и его района, такъ какъ стоимость перевозки ея отъ ст. Усолъе Сибир. до Благовѣщенска по существующему въ прямомъ сообщеніи тарифу не превышаетъ 50 к. пудъ, а слѣдовательно, цѣна русской соли въ Благовѣщенскѣ могла бы равняться 75—80 к. за пудъ, т. е. даже нѣсколько ниже существующихъ цѣнъ иностранной соли. Такъ какъ изъ статистическихъ данныхъ о перевозкѣ соли по Амуру усматривается, что потребление соли въ Благовѣщенскомъ районѣ достигаетъ 400 тыс. пудовъ, то при условіи возможности сбыта въ этотъ районъ усольской соли, производительность Иркутскаго завода возросла бы не менѣе, чѣмъ на эту цифру, а понижение продажныхъ цѣнъ соли въ восточной Сибири подняло бы производительность завода еще болѣе. Такимъ образомъ единственной возможной мѣрой для организаціи замѣны въ верхнемъ Приамурьѣ иностранной соли отечественною, слѣдуетъ признать понижение стоимости производства и продажныхъ цѣнъ соли на Иркутскомъ заводѣ при ст. Усолъе Сиб., понижение же железнодорожнаго тарифа для сибирской и пермской соли было бы нежелательно, такъ какъ оно имѣло бы своимъ результатомъ не удешевленіе соли или распространеніе ея потребления, а лишь пониженіе выручки дорогъ отъ перевозки соли, которая и безъ того для дорогъ является грузомъ невыгоднымъ, такъ какъ перевозится въ направленіи преобладающаго теченія грузовъ и таксирруется по весьма низкимъ тарифнымъ ставкамъ.

Нѣсколько въ иномъ положеніи находится вопросъ о снабженіи русской солью рыбныхъ промысловъ низовья Амура. Какъ усматривается изъ вышеприведенныхъ расчетовъ стоимости перевозки сибирской соли до Благовѣщенска, доставка

ея по жел. дорогамъ и далѣе воднымъ путемъ въ Николаевскъ едва ли возможна, и во всякомъ случаѣ соль, доставленная этимъ путемъ, даже при значительномъ пониженіи желѣзно-дорожнаго тарифа и водныхъ фрахтовъ, не будетъ въ состояніи конкурировать съ иностранной солью, стоимость которой на Николаевскомъ рынкѣ будетъ все-таки ниже однихъ провозныхъ платежей.

Въ виду этого единственнымъ способомъ замѣны на дальневосточныхъ рыбныхъ промыслахъ иностранной соли русскою можетъ быть такая организація доставки въ Николаевскъ Прим. соли южно-русскихъ промысловъ, чтобы стоимость этой соли въ Николаевскѣ не превышала бы существующихъ цѣнъ на иностранную соль или превышала бы таковыя лишь весьма незначительно, не болѣе 1—2 к. въ пудѣ. Такъ какъ на югѣ Россіи, по бюллетенямъ Торгово-Промышленной газеты, минимальныя цѣны на соль составляютъ: въ Одессѣ 17 коп. за пудъ, въ Ростовѣ на Дону—15 коп. за пудъ, а въ Царицынѣ 8½ к. за пудъ, то стоимость доставки соли на этихъ пунктахъ въ Николаевскъ не должна превышать соответственно 22, 24 и 30 к. за пудъ. Существующіе морскіе фрахты на перевозку соли нѣсколько превышаютъ эти цѣны, но по полученнымъ отъ Комитета Добровольнаго Флота свѣдѣніямъ фрахты могутъ быть понижены, причемъ пониженіе это будетъ находиться въ зависимости отъ количества перевозки. Во всякомъ случаѣ, по мнѣнію Н. Г. Розанова, вполне возможна перевозка соли отъ Одессы по слѣдующимъ ставкамъ: до Владивостока—15 коп. съ пуда и до Николаевска—25 коп. (вслѣдствіе мелководія бара р. Амура, грузы, отправляемые въ Николаевскъ, необходимо во Владивостокѣ перегружать на другіе пароходы, чѣмъ и объясняется дороговизна перевозки между этими двумя портами.)

Изъ сказаннаго возможно заключить, что, при соответствующихъ уступкахъ со стороны пароходства Добровольнаго Флота, въ случаѣ развитія перевозки соли, а также при нѣкоторомъ пониженіи русскими промышленниками цѣны на соль, вывозимую на Дальній Востокъ, и при возможности участія въ этой операціи меньшаго числа посредниковъ, возможна организація снабженія дальневосточныхъ рыбныхъ промысловъ южно-русскою солью. Съ цѣлью достиженія послѣдняго условія, а именно уменьшенія числа посредниковъ, цѣлесообразно распространеніе прямого Русско-Китайскаго заморскаго вывознаго сообщенія на г. Николаевскъ съ выдачей на эту перевозку прямыхъ документовъ безъ перекартировки ихъ во Владивостокѣ.

Представитель Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги А. В. Малевинскій заявилъ, что по имѣющимся у него свѣдѣніямъ иностранная соль поступаетъ въ Николаевскъ на Амурѣ въ количествѣ 1½ милл. пудовъ и въ Владивостокъ около 500 тыс. пуд. по цѣнамъ соответственно въ 41—42 коп. и 30—31 коп. за пудъ. Что же касается цѣнъ соли въ Благовѣщенскѣ, то таковыя составляются изъ цѣнъ въ Николаевскѣ съ прибавкою водныхъ фрахтовъ въ 7 коп. и другихъ накладныхъ расходовъ въ 3 коп. съ пуда. При этомъ А. В. Малевинскій отмѣтилъ, что со стороны мѣстнаго насе-

ленія жалобъ на высоту водныхъ фрахтовъ и тарифа Уссурийской желѣзной дороги не поступало.

Представитель соляной промышленности крымскаго района *Д. І. Саперштейнъ* заявилъ, что въ поискахъ соли, наиболее удовлетворяющей предъявляемымъ ей рыбопромышленностью требованіямъ, совершенно забывается крымская соль, которая и въ настоящее время признана лучшею для засола столь нѣжнаго продукта, какъ икра. Нынѣ крымская солепромышленность принимаетъ мѣры къ усовершенствованію очистки соли, надлежаще же очищенная крымская соль явится еще болѣе пригодною для засола рыбныхъ продуктовъ.

Въ отношеніи размѣра пониженія тарифа *Д. І. Саперштейнъ* высказался за предоставленіе крымской соли тарифа въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты при перевозкахъ до Феодосіи, порта вполне оборудованнаго, въ которомъ можетъ происходить погрузка океанскихъ пароходовъ.

Представитель соляной промышленности крымскаго района *М. Я. Махлинъ* заявилъ, что при нѣкоторыхъ измѣненіяхъ въ условіяхъ воднаго транспорта на Дальній Востокъ могла бы съ успѣхомъ пойти туда евпаторійская и одесская соль. При настоящемъ положеніи подобныя перевозки осуществлены быть не могутъ по причинамъ, устраненіе которыхъ, по мнѣнію *М. Я. Махлина*, не представляетъ затрудненій. А именно, главное изъ морскихъ транспортныхъ предпріятій, Добровольный Флотъ, не только не принимаетъ соли къ перевозкѣ насыпью, но, наоборотъ, отказываетъ въ ея приѣмѣ безъ упаковки въ двойные мѣшки, что падаетъ по 10 к. на пудъ. Что же касается фрахтовъ, то таковыя весьма неустойчивы, что лишаетъ солепромышленниковъ возможности составлять точные расчеты при запродажныхъ сдѣлкахъ. Кромѣ того, океанскіе пароходы отказываются принимать грузъ въ Евпаторіи и требуютъ каботажной доставки въ Одессу, что очень увеличиваетъ накладные расходы, и безъ того значительные.

Вслѣдствіе изложеннаго, для обезпеченія крымской и одесской соли рынковъ Дальняго Востока, по мнѣнію *М. Я. Махлина*, являлись бы необходимыми установленіе на морскую перевозку соли пониженныхъ фрахтовъ, зафиксированныхъ на болѣе или менѣе продолжительное время съ обязательствомъ захода въ Евпаторію при наличіи тамъ соляного груза въ количествѣ не менѣе 1.000 тоннъ и отмѣна стѣснительныхъ правилъ Добровольнаго Флота объ упаковкѣ соли въ двойные мѣшки (были даже случаи, когда Добровольный Флотъ требовалъ упаковки въ бочки). Помимо сего, довольно большое значеніе въ дѣлѣ развитія русской соляной торговли на Дальнемъ Востокѣ имѣла бы, по мнѣнію *М. Я. Махлина*, отмѣна портофранко на соль.

Къ мнѣнію *М. Я. Махлина* присоединился и представитель Одесскаго Биржевого Комитета *А. П. Пешинскій*, указавшій, что пониженіе и фиксированіе пароходныхъ фрахтовъ и измѣненіе условій перевозки въ значительной мѣрѣ способствовало бы увеличенію сбыта соли на русскомъ Дальнемъ Востокѣ.

Представитель пермской соляной промышленности, управляющій соляными промыслами Е. А. Балашовой, *Б. Ф. Урбановичъ*, отмѣтивъ, что нынѣ, при тарифѣ въ 53 коп. съ пуда, пермская соль достигаетъ даже Срѣтенска, заявилъ ходатайство о пониженіи тарифа на перевозку соли отъ станціи Солеварни до Срѣтенска на 10 к. съ пуда, что, по мнѣнію Б. Ф. Урбановича, дастъ названной соли возможность конкурировать въ Благовѣщенскѣ съ привозною иностранною солью.

Представитель Совѣта Съѣзда Уральскихъ горнопромышленниковъ *Д. П. Карницкій* указалъ, что, по его мнѣнію, снабженіе Приамурья русскою солью могло бы быть осуществлено при участіи пермской соли. Для достиженія этого необходимо понизить тарифъ отъ Солеварни до Срѣтенска до $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты, что на всемъ протяженіи дастъ около 38 коп. Меньшее пониженіе не приведетъ къ желательнымъ результатамъ.

Достигшая Срѣтенска пермская соль могла бы перевозиться далѣе водою по р. Амуру по довольно низкимъ фрахтамъ и задача снабженія рыбныхъ промысловъ Дальняго Востока русскою солью могла бы быть съ извѣстнымъ успѣхомъ разрѣшена.

Самый же размѣръ пониженія тарифа, по мнѣнію Д. П. Карницкаго, не является чрезмѣрнымъ. Въ послѣднее время Тарифными Учрежденіями неоднократно устанавливались тарифы на массовые грузы по $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты при условіи одновременнаго предъявленія къ перевозкѣ груза въ количествѣ не менѣе 30 вагоновъ. Такое ограниченіе можно бы было распространить и на перевозки пермской соли до Срѣтенска, при условіи тарифа въ $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты и во всякомъ случаѣ не выше $\frac{1}{140}$ к. съ пуда и версты.

Представитель Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи *С. И. Рабиновичъ* заявилъ, что обезпеченію русской солью дальневосточныхъ рынковъ, по его мнѣнію, могла бы въ сильной мѣрѣ способствовать отмѣна порто-франко на соль въ Приморской области. Эта мѣра, поставивъ иностранную соль въ менѣе благопріятное, по сравненію съ существующимъ, положеніе, облегчила бы русской соли возможность конкуренціи съ иностранною, чему въ равной мѣрѣ способствовало бы и уменьшеніе издержекъ транспорта. Поэтому С. И. Рабиновичъ выразивъ пожеланіе о пониженіи пароходныхъ фрахтовъ, вмѣстѣ съ тѣмъ ходатайствовалъ о пониженіи тарифа на перевозку донецкой и присивашской соли отъ мѣсторожденій этой соли до Мариуполя и Феодосіи при вывозѣ на Дальній Востокъ и за границу до $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты.

По поводу сдѣланныхъ въ Совѣщаніи заявленій о желательности отмѣны безошлиннаго пропуска соли въ Приморскую область, *Предсѣдателемъ* было отмѣчено, что вопросъ о наложеніи пошлинъ на соль, привозимую въ русскіе порты Дальняго Востока, не можетъ быть поставленъ имъ въ настоящемъ Совѣщаніи на обсужденіе. Вопросъ этотъ, касающійся обложенія предмета первой необходимости, въ свое время подробно разсматривался и тогда не было признано возможнымъ установить на соль пошлину. Если въ настоящее время

въ пользу обложенія пошлиною ввозимой въ Приморскую область соли имѣются вѣскія причины, то мотивированныя ходатайства о семъ должны быть направлены, по принадлежности, въ Министерство Торговли и Промышленности, вѣдающее вопросами установленія на иностранные товары ввозныхъ пошлинъ.

Къ пожеланію С. И. Рабиновича о пониженіи вывозного тарифа до $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты присоединились представители закавказской соляной промышленности П. Н. Придоновъ и И. Б. Жанполадовъ, ходатайствовавшіе объ установленіи такого-же тарифа на перевозки соли кульпинскаго и нахичеванскаго промысловъ до Батума и Поты, и представитель арендаторовъ Илецкаго соляного промысла А. П. Лысенковъ, заявившій ходатайство о пониженіи тарифа на соль, идущую изъ Илецка черезъ Сибирь.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли М. Н. Селиховъ заявилъ, что въ дѣлѣ улучшенія положенія дальне-восточной рыбопромышленности мѣропріятія тарифнаго характера врядъ ли играютъ ту первенствующую роль, которая имъ отводится представителями соляной промышленности. Вся дальневосточная рыбопромышленность находится въ зависимости отъ крупныхъ фирмъ, какъ «Кунстъ и Альберсъ», «Чуринъ и К^о» и друг., какъ въ отношеніи снабженія промысловъ необходимыми, потребными въ рыбномъ хозяйствѣ, предметами, такъ и въ отношеніи кредита, а равно и сбыта рыбныхъ продуктовъ. Поэтому большинство рыбопромышленниковъ лишены возможности приобрѣтать соль того или другого происхожденія по своему выбору, а должны довольствоваться тою, которую имъ отпускаетъ въ кредитъ какая либо изъ фирмъ. При этомъ не малую роль, по мнѣнію М. Н. Селихова, играетъ то обстоятельство, что нѣкоторыя изъ крупныхъ мѣстныхъ оптовыхъ фирмъ принадлежатъ иностранцамъ, протезирующимъ продуктамъ ихъ отечественнаго происхожденія. Такимъ образомъ, помимо тарифа и фрагтовъ, необходимо, по мнѣнію М. Н. Селихова, учитывать и приведенныя обстоятельства.

Соль русскаго происхожденія, по имѣющимся у М. Н. Селихова свѣдѣніямъ, безусловно предпочитается мѣстными рыбопромышленниками соли иностранной. Однако, въ силу сказанныхъ обстоятельствъ, полученіе ея почти невозможно.

Поэтому, по мнѣнію М. Н. Селихова, параллельно съ мѣропріятіями тарифнаго характера, должны приниматься соотвѣствующими вѣдомствами мѣры по организациі соляной торговли на Дальнемъ Востокѣ въ смыслѣ учрежденія складовъ, облегченія условій кредита и т. под.

Обращаясь къ вопросу о тарифныхъ мѣропріятіяхъ, М. Н. Селиховъ выразилъ пожеланіе о такомъ регулированіи тарифовъ на вывозимую на Дальній Востокъ соль, при которомъ соль разныхъ раіоновъ въ вывозныхъ портахъ могла бы продаваться по одинаковымъ цѣнамъ. Въ отношеніи же размѣровъ морскихъ фрагтовъ должна быть принята извѣстная ихъ неизмѣняемость въ теченіе болѣе или менѣе долгаго періода, самые же фрагты должны быть минимальными. Последнее, въ

виду государственной важности вопроса о снабженіи Дальняго Востока русскою солью, могло бы быть осуществлено путемъ субсидированія пароходствъ за вывозъ соли на Дальній Востокъ.

Къ мнѣнію М. Н. Селихова о наличіи на Дальнемъ Востокѣ обстоятельствъ иного, не тарифнаго характера, препятствующихъ сбыту русской соли, присоединился представитель Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги *К. И. Лапшинскій*, указавшій, что правильной организаціи соляной торговли въ Приморской области мѣшаетъ, главнымъ образомъ, отсутствіе представительства солепромышленности и дешеваго и постояннаго кредита. Поэтому, по мнѣнію К. И. Лапшинскаго, помимо мѣропріятій тарифнаго характера, является необходимость организаціи на Дальнемъ Востокѣ казною ссудо-складочной и комиссіонной операцій. Хотя подобный вопросъ и не входитъ въ компетенцію Совѣщанія, но, въ виду его громаднаго значенія въ дѣлѣ правильной постановки сбыта русской соли, является желательнымъ, чтобы Тарифныя Учрежденія имѣли его въ виду при обсужденіи результатовъ настоящаго Совѣщанія.

По вопросу о тарифахъ на соль при вывозѣ ея на Дальній Востокъ К. И. Лапшинскій отмѣтилъ, что, по его мнѣнію, соль каменная не нуждается въ пониженіи тарифа. Задачею Тарифныхъ Учрежденій является вытѣсненіе иностранной соли главнымъ образомъ съ дальневосточныхъ рыбныхъ промысловъ, куда каменная соль идти не можетъ, такъ какъ она, въ виду ея крѣпости, не пригодна для засола животныхъ продуктовъ.

По поводу сдѣланнаго М. Н. Селиховымъ заявленія объ экономической зависимости рыбопромышленности Дальняго Востока отъ мѣстныхъ оптовыхъ фирмъ, представитель Владивостокскаго Биржевого Комитета с. с. *А. Н. Афанасьевъ* отмѣтилъ, что той повальной кабалы, о которой говоритъ М. Н. Селиховъ, нѣтъ, тѣмъ болѣе, что названныя М. Н. Селиховымъ фирмы торгуютъ не одною только солью.

Представитель Сѣвернаго Пароходнаго Общества *К. Э. Регель* указалъ, что въ послѣднее время морскіе фрахты вообще имѣютъ тенденцію къ повышенію. Такъ, фрахты иностранныхъ пароходствъ на соль изъ портовъ Чернаго моря въ порты Балтійскаго моря повысились за послѣдніе два года съ 7 коп. до 14 коп. съ пуда. Что касается фрахта на соль изъ Чернаго моря на Дальній Востокъ, то фрахтъ этотъ по большей части не превышалъ 16 коп. съ пуда отъ Одессы, съ небольшими иногда отклоненіями въ сторону повышенія. Точный размѣръ фрахта фиксированъ быть не можетъ, такъ какъ на высоту его вліяютъ многія побочныя обстоятельства, какъ количество одновременно предъявляемаго къ перевозкѣ груза, время года и т. под.

Въ вопросѣ же о регулированіи цѣнъ на соль, по мнѣнію К. Э. Регеля, морскіе фрахты не занимаютъ того доминирующаго положенія, о которомъ говорилось въ Совѣщаніи. Въ виду плохой организаціи торговли солью на Дальнемъ Востокѣ, она монополизирована нѣсколькими крупными фирмами, устанавливающими произвольныя цѣны. Лучшимъ доказательствомъ этого положенія является то обстоятельство, что при пониже-

ни фрахтовъ до 1909 года, наблюдалось неуклонное повышение цѣнъ на соль.

Обращаясь къ высказаннымъ въ Совѣщаніи пожеланіямъ объ установленіи прямой перевозки соли изъ Мариуполя до Владивостока и Николаевска на Амуръ, К. Э. Регель отмѣтилъ, что такое пожеланіе представляется ему трудно осуществимымъ на практикѣ. Океанскіе пароходы, въ силу своего большого тоннажа, не могутъ рассчитывать на получение полного груза въ Мариуполь и должны идти за догрузкою въ Одессу или Новороссійскъ, что, понятно, удорожаетъ перевозку отъ Мариуполя. Поэтому приходится прибѣгать къ каботажной перевозкѣ отъ Мариуполя до Одессы, стоящей около 6 коп. съ пуда.

Что касается пожеланія объ обязательности захода изъ Одессы въ Евпаторію при наличіи тамъ груза въ 1000 тоннъ, то такое обязательство, съ точки зрѣнія интересовъ пароходныхъ предпріятій, неприемлемо. Евпаторійскій портъ, въ нынѣшнемъ его состояніи, представляетъ открытый рейдъ и мало оборудованъ. Поэтому океанскіе суда, особенно въ бурную погоду, должны тратить много времени на погрузку, а иногда и совершенно прекращать ее до наступленія болѣе тихой погоды, тратя время на бесполезный простой въ порту, иногда до 7—8 дней.

Представитель Комитета Добровольнаго Флота *М. Л. Афанасьевъ* отмѣтилъ, что упреки промышленности въ излишнихъ требованіяхъ Добровольнаго Флота въ отношеніи упаковки направлены не по адресу. Требованіе упаковки въ двойные мѣшки исходитъ отъ потребителей, желающихъ предохранить выписываемую ими соль отъ раструски при многократныхъ перегрузкахъ (въ Одессѣ, Владивостокѣ, Николаевскѣ и неоднократно на промыслахъ). Перевозить же соль безъ упаковки, насыпью, Добровольный Флотъ не можетъ изъ опасенія поврежденія корпуса парохода.

Фрахты Добровольнаго Флота отъ Одессы до Владивостока стоятъ уже три года на 16 коп. и, въ случаѣ большихъ перевозокъ соли, могутъ быть понижены до 15 коп. съ пуда.

Заходъ въ другіе черноморскіе порты, какъ Мариуполь и Евпаторія, для Добровольнаго Флота является невыгоднымъ по тѣмъ же соображеніямъ, которыя были высказаны К. Э. Регелемъ по этому же вопросу.

Что касается фрахта отъ Одессы до Николаевска на Амуръ, то таковой образуется путемъ надбавки къ фрахту до Владивостока 10 коп. съ пуда, составляющихся изъ расхода по перегрузкѣ во Владивостокѣ въ 3 коп. и стоимости доставки отъ Владивостока до Николаевска на Амуръ въ 7 коп. съ пуда. Такая перегрузка, безъ которой могутъ обходиться нѣкоторые иностранные пароходы, для Добровольнаго Флота является обязательной, такъ какъ при осадкѣ его океанскихъ пароходовъ болѣе 20 футовъ, таковыя не могутъ подходить къ Николаевску, гдѣ баръ всего 16 футовъ.

Переходя къ вопросу о возможности вытѣсненія русскою солью иностранной съ рынковъ Дальняго Востока, М. Л. Афанасьевъ указалъ, что конкуренція и при низкихъ издержкахъ транспорта для русской соли будетъ довольно затруднительна.

Дѣло въ томъ, что около Портъ-Саида имѣются мѣсторожденія самосадочной соли, по качеству не уступающей таковой же русской. Соль эта настолько дешева, что обходится съ погрузкою на пароходѣ насыпью въ $4\frac{1}{2}$ коп. за пудъ, а съ мѣшкомъ не дороже 9—11 коп. за пудъ. При фрахтѣ отъ Портъ-Саида до Владивостока въ 20 коп. съ пуда, цѣна соли франко-Владивостокъ выразится въ суммѣ 31 коп. за пудъ. Въ дѣйствительности же фрахтъ этотъ часто бываетъ ниже 20 коп., сообразно чему и цѣна во Владивостокѣ соотвѣтственно уменьшается.

Естественно, что при такой низкой цѣнѣ портъ-саидской соли какая либо конкуренція съ нею, даже при пониженіяхъ желѣзнодорожнаго тарифа и морского фрахта, врядъ ли будетъ успѣшна. Поэтому, по мнѣнію М. Л. Афанасьева, русская соляная промышленность также должна, съ своей стороны, пойти на извѣстныя жертвы.

Представитель Царицынскаго Биржевого Комитета, баскунчакскій солепромышленникъ *К. И. Меркулевъ*, заявилъ, что при нѣкоторомъ пониженіи желѣзнодорожнаго тарифа вопросъ о завоеваніи дальневосточнаго рынка русскою солью не представляется безнадежнымъ. Себѣстоимость баскунчакской соли вмѣстѣ съ размоломъ на солемолкѣ составляетъ 3,5 коп. за пудъ; перевозка по Баскунчакской жел. дорогѣ 0,70 коп. съ пуда и фрахтъ отъ Владиміровской пристани до Сарепты—3,50 коп. съ пуда. При тарифѣ Владикавказской жел. дороги въ $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты стоимость соли въ Новороссійскѣ выразилась бы въ суммѣ около 18,5 коп. за пудъ. Морская же перевозка соли могла бы производиться насыпью, причемъ фрахты могли бы быть значительно ниже дѣйствующихъ, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда отправки соли не являются, какъ теперь, случайными, а производятся полными пароходами. Но такая крупная единовременная перевозка требуетъ организаціи въ пунктахъ Дальняго Востока складочныхъ предпріятій, въ виду невозможности быстро распродать партію соли въ 5—10 тыс. тоннъ. Это, съ своей стороны, ведетъ къ болѣе медленному обороту капитала. Всѣ эти данныя показываютъ, по мнѣнію К. И. Меркулева, недостаточность пониженія тарифа до $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты за часть Владикавказской жел. дороги. Указаннымъ тяжелымъ условіямъ транспорта и сбыта болѣе соотвѣтствуетъ тарифъ въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты за непрерывное протяженіе Баскунчакской и Владикавказской желѣзныхъ дорогъ. Если бы почему-либо Тарифныя Учрежденія не признали возможнымъ такое пониженіе, то необходимо возбудить передъ соотвѣтствующимъ вѣдомствомъ ходатайство о пониженіи или совершенной отмѣнѣ поудной арендной платы за количества соли, отправленной на Дальній Востокъ. Баскунчакская же солепромышленность, съ своей стороны, при удовлетвореніи ея ходатайства о тарифѣ въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, смѣло надѣется на завоеваніе своей солью рынковъ Дальняго Востока.

Въ настоящемъ засѣданіи однимъ изъ представителей пароходствъ было заявлено, что тарифныя мѣры, предпринимаемая съ цѣлью конкуренціи русской соли съ иностранною на русскихъ рынкахъ Дальняго Востока, не оправдываютъ возла-

гаемых на них надеждъ, такъ какъ и тогда русская соль будетъ дороже вывозимой изъ Портъ-Саида самосадочной соли. Такое мнѣніе, какъ полагалъ К. И. Меркульевъ, ошибочно, такъ какъ теперь на Дальній Востокъ поступаетъ соль не дешевая портъ-саидская, а сравнительно дорогая—германская.

Въ виду заявленнаго К. И. Меркульевымъ ходатайства объ установленіи на вывозъ соли на Дальній Востокъ тарифа по $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты за протяженіе Владикавказской желѣзной дороги, представитель Правленія Общества этой дороги С. М. Петерсонъ заявилъ, что со стороны представляемой имъ дороги возраженій противъ удовлетворенія такого ходатайства не встрѣтилось бы.

По поводу сдѣланныхъ въ совѣщаніи заявленій о недостаточной чистотѣ каменной соли, представитель Горнаго Департамента д. с. с. И. Ф. Шредеръ пояснилъ, что каменная соль, содержа почти 99% хлористаго натрія, должна считаться самою чистою по своему составу. Значительно большимъ количествомъ примѣсей обладаютъ соли самосадочная и выварочная, содержація значительное количество землистыхъ частицъ.

Что касается вопроса о пониженіи стоимости перевозки соли на Дальній Востокъ, то д. с. с. И. Ф. Шредеръ отмѣтилъ, что такое же пониженіе тарифа должно быть предоставлено при вывозѣ каменной соли въ Японію, которая, благодаря отсутствію мѣсторожденій своей соли, принуждена пользоваться или солью американскаго происхожденія, хорошаго, или своего бассейновою, крайне низкаго качества. Пониженіе же издержекъ перевозки, возможно, откроетъ для русской соли этотъ новый рынокъ.

Представитель Совѣта Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи П. Л. Успенскій заявилъ, что указаніе на то, что выварочная соль менѣе пригодна для засола рыбы, чѣмъ каменная, и что при вполнѣ чистыхъ разсолахъ въ выварочной соли, какъ и въ самосадочной, много землистыхъ частицъ, въ отношеніи донецкой выварочной соли является не вполнѣ справедливымъ, такъ какъ донецкіе разсолы являются разсолами исключительной чистоты, что подтверждено нѣсколько лѣтъ тому назадъ, когда на бывшей тогда рыбопромышленной выставкѣ славянская соль была признана особо пригодною для солки рыбы и получила за свои высокія качества медаль.

Обращаясь къ размѣрамъ пониженія тарифа, П. Л. Успенскій ходатайствовалъ о предоставленіи вывозимой на Дальній Востокъ славянской соли тарифа въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, что, по его мнѣнію, не является чрезмѣрнымъ въ виду того, что себѣстоимость выварочной соли очень высока и превышаетъ себѣстоимость каменной слишкомъ вдвое.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. В. А. Балашовъ заявилъ, что съ измѣненіемъ условій транспорта, по его мнѣнію, вопросъ о снабженіи Дальняго Востока русскою солью не можетъ почитаться окончательно рѣшеннымъ. Въ данномъ случаѣ недостаточно наличія соответствующихъ условій производства и транспорта, но необходимо также надлежащимъ образомъ организовать торговлю солью, для чего потребны довольно большіе капиталы.

Возможно однако, что съ пониженіемъ издержекъ транспорта явится нѣкоторая выгода помѣщенія капитала въ соляныя предпріятія.

Что касается рода соли, наиболѣе удовлетворяющаго потребностямъ дальневосточнаго рынка, то всѣ предположенія въ этой области являются весьма гадательными. Рыбпромышленность сама покажетъ сортъ соли, наиболѣе для нея подходящій.

Если въ Сибири соляное дѣло поставлено настолько неудовлетворительно, что она не можетъ явиться поставщикомъ соли почти въ своемъ районѣ, то необходимо искать такихъ поставщиковъ въ Европейской Россіи. Поставка отсюда соли могла бы совершаться двумя путями: путемъ экспорта до Владивостока черезъ южно-русскіе порты и путемъ доставки ея по сплошному желѣзнодорожному пути до Срѣтенска, откуда она развозилась бы по Амуру.

Второй изъ приведенныхъ способовъ доставки, т. е. перевозка сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ до Срѣтенска, врядъ ли можетъ быть осуществленъ безъ особыхъ жертвъ со стороны желѣзныхъ дорогъ. Уже для пермской соли пудоверстная ставка была бы ниже $\frac{1}{150}$ коп., для донецкой же, баскунчакской и т. д. она выразилась бы въ ставкѣ значительно болѣе низкой. Такимъ образомъ остается лишь смѣшанный желѣзнодорожно-водный путь.

Существующія условія морской перевозки донецкой соли таковы, что во Владивостокъ соль съ доставкой обошлась бы не ниже 41 коп. съ пуда по слѣдующему разсчету:

себѣстоимость франко-станція отправления	6,00—6.50 к.
тара (30 коп. за мѣшокъ вмѣстимостью 6 пуд.)	5 коп.
станціонные расходы	0,40 »
подача на портовые вѣтви	0,084 »
расходы въ Мариуполь-портъ (выгрузка, склады и нагрузка).	1,5 »
расходы въ Одессѣ	1,5 »
страхованіе	1,00 »
Провозныя платы по желѣзной дорогѣ Деконская—Мариуполь-портъ (за 258 верстъ по искл. тар. № 35).	6,96 »
фрахты:	
Мариуполь—Одесса	3,50 »
Одесса—Владивостокъ	15,00 »

Всего 40.944—41.444 коп.

Продажа донецкой соли по цѣнѣ въ 41 коп. за пудъ была бы лишь безубыточной. Около этой же цифры колеблется и цѣна гамбургской соли, но въ эту цифру входитъ уже прибыль, такъ какъ возможная безубыточная цѣна этой соли при фрахтѣ Гамбургъ—Владивостокъ въ 20—21 коп. съ пуда, можетъ быть опредѣлена въ 34—36 коп. за пудъ.

При пониженіи желѣзнодорожнаго тарифа на протяженіи Деконская—Маріуполь портъ до $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты, провозная плата за это протяженіе уменьшится на 3,52 коп. съ пуда, и стоимость во Владивостокѣ выразилась бы въ суммѣ 38—39 коп. за пудъ.

Подобное же пониженіе можетъ быть, по мнѣнію к. а. В. А. Балашова, предоставлено и солямъ другихъ раіоновъ при вывозѣ изъ на Дальній Востокъ черезъ какой либо изъ черноморскихъ портовъ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *баронъ Г. Х. Майдель* находилъ представленный представителемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ расчетъ безубыточной стоимости донецкой и гамбургской соли франко-Владивостокъ не вполне точнымъ, такъ какъ въ немъ не приняты къ учету въ отношеніи донецкой соли нѣкоторые накладные расходы, какъ складъ, храненіе, вознагражденіе посредниковъ и т. д. Что касается соли гамбургской, то фрахтъ въ 20—22 коп. за протяженіе Гамбургъ—Владивостокъ, положенный въ основаніе расчета стоимости названной соли, слишкомъ высокъ. Въ дѣйствительности, онъ значительно ниже.

Далѣе, при принятіи всѣхъ тѣхъ составныхъ частей стоимости той и другой соли во Владивостокѣ, какія были приняты В. А. Балашовымъ, недоверстная ставка въ $\frac{1}{75}$ коп. является, по мнѣнію бар. Г. Х. Майделя, высокою, такъ какъ цѣна донецкой соли въ этомъ случаѣ оказывается выше цѣны гамбургской. Приближеніе къ цѣнѣ этой послѣдней соли могло бы быть достигнуто лишь при установленіи исключительнаго тарифа къ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты отъ донецкихъ соляныхъ мѣсторожденій.

Въ виду указаній бар. Г. Х. Майделя на неправильность расчетовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи фрахта Гамбургъ-Владивостокъ, к. а. *В. А. Балашовъ* заявилъ, что на тотъ случай, если этотъ фрахтъ учтенъ неправильно, казенныя желѣзныя дороги могли бы пойти на дальнѣйшія пониженія экспортнаго на Дальній Востокъ тарифа, но не далѣе $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты.

Тарифы на перевозку соли въ пункты Ближняго Востока.

Переходя къ обсужденію вопроса о тарифахъ на перевозку соли въ пункты Ближняго Востока, *Предсѣдатель* пояснилъ что какихъ либо спеціальныхъ тарифовъ на перевозку соли, въ семь сообщеніи, помимо исключительнаго тарифа № 35 по группѣ 101 номенклатуры Общаго Тарифа, предоставляющаго 10% скидку съ платъ по общей схемѣ при повагонныхъ перевозкахъ соли до станцій западной сухопутной границы и до русскихъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей, а также до станцій и русскихъ портовъ по Азіатской границѣ, не установлено. Что-же касается, въ частности, вопроса о тарифахъ на перевозку соли въ пункты Ближняго Востока, то до послѣдняго времени такого вопроса не возбуждалось. Нынѣ, благодаря предпріятому представителемъ Правленія Общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги Е. А. Могиленскимъ обследованію вопроса о возможности открытія для русской соли новыхъ рынковъ, а именно Сербіи и Болгаріи, выяснилось, что, при извѣстныхъ жертвахъ со стороны соляной промышлен-

ности и перевозочныхъ предпріятій, завоеваніе сербскаго и болгарскаго рынковъ не представляется особо затруднительнымъ.

Представитель Правленія Общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги *Е. А. Могиленскій* заявилъ, что, въ концѣ истекшаго года имъ было предпринято обследованіе ближневосточныхъ рынковъ въ цѣляхъ выясненія вопроса о возможности размѣщенія на этихъ рынкахъ русской соли. Собранныя *Е. А. Могиленскимъ* на мѣстѣ данныя, приводимыя ниже, по его мнѣнію, достаточно убѣждаютъ въ возможности проникновенія русской соли на рынки Сербіи и Болгаріи.

Въ Сербію и Болгарію ввозится въ общемъ до 5 мил. пудовъ иностранной соли. Условія размѣщенія этой соли на рынкахъ названныхъ странъ различны: въ то время, какъ въ Сербіи продажа соли является монопольнымъ правомъ правительства, въ Болгаріи соляная монополія недавно была отмѣчена и въ настоящее время торговля солью свободна, но ввозимая соль обложена довольно высокимъ акцизомъ и ввозною пошлиною. Поэтому вопросы о возможности ввоза соли въ каждую изъ перечисленныхъ странъ должны быть рассмотрѣны отдѣльно.

Сербское Королевство—одна изъ немногихъ странъ, совершенно не имѣющая собственной соли въ какомъ бы то ни было видѣ.

Удовлетворяя всю потребность своего населенія въ соли извнѣ,—Сербія въ то же время сдѣлала изъ этого продукта объектъ значительнаго государственнаго дохода, объявивъ ввозъ соли монопольнымъ правомъ правительства. Въ числѣ другихъ предметовъ казенной монополіи: табака, керосина, спичекъ, папиросной бумаги и спирта,—соль занимаетъ видное мѣсто и дала въ 1910 году Сербскому государственному казначейству 7.105.404 динара дохода. Общее количество отпущенной изъ монопольныхъ складовъ соли, за 9-лѣтній періодъ — съ 1902 по 1910 годъ составило:

	тысячи килограммовъ.
1902	22.570
1903	23.201
1904	22.912
1905	24.248
1906	24.801
1907	26.324
1908	24.299
1909	26.976
1910	26.337

За послѣдній изъ приведенныхъ годовъ количество ввезенной соли составляетъ 1.610.000 п. На 1912 потребность оцѣнивается уже около 1.900.000 пудовъ. Ввезенная соль—исключительно каменная. Она продается всѣмъ желающимъ изъ 6 казенныхъ складовъ, расположенныхъ, для удобства доставки водою, вдоль рр. Савы и Дуная. Дальнѣйшая торговля, по выходѣ товара изъ казеннаго склада, совершенно свободна. Казна же покупаетъ соль отъ поставщиковъ на торгахъ по контрактамъ,

зключаемымъ лѣтъ на 10 и болѣе—по опредѣленной, на все время дѣйствія контракта, цѣнѣ, съ доставкой къ складамъ, со сдачею на борту судна, по вѣсу. Последніе торги были въ 1910 году и вся поставка осталась за двумя поставщиками: Анонимнымъ Венгерскимъ Торговымъ Обществомъ въ Будапештѣ, въ количествѣ не менѣе 17.000 тоннъ бурой соли и Обществомъ Итальянскихъ Соляныхъ Копей въ Римѣ—въ количествѣ не менѣе 14.000 тоннъ бѣлой соли.

До 1910 года единственной поставщицей соли была Румынія въ лицѣ ея Казеннаго Монопольнаго Управленія, владѣющаго всѣми соляными рудниками въ странѣ.

Наиболѣе существенные пункты нынѣ дѣйствующихъ контрактовъ заключаются въ слѣдующемъ.

Основная цѣна поставляемой соли—27 франковъ за тонну франко въ шаландахъ, подаваемыхъ къ слѣдующимъ 6 казеннымъ складамъ, расположеннымъ въ прирѣчныхъ пунктахъ Дуная и Савы: Радубаць, Градице, Семендрія, Бѣлградъ, Забрежь и Шабаць, а равно въ другіе пункты, которые могутъ быть открыты впоследствии, во время дѣйствія контракта.

Соль ставится съ содержаніемъ хлористаго натрія не ниже 98% въ кускахъ, вѣсомъ въ 30—40 клгр. каждый, съ допущеніемъ 10% боя.

Поставка производится въ сроки, согласно плану, составляемому Администраціей Монополій въ декабрѣ мѣсяцѣ на весь будущій годъ.

Соль можетъ быть сдана также въ вагонахъ въ Бѣлградѣ. Этимъ способомъ поставки, разумѣется, могутъ фактически пользоваться только венгерцы, но не итальянцы, для коихъ по ихъ географическимъ условіямъ остается одинъ лишь водный путь.

Выгрузка изъ шаландъ или вагоновъ относится на счетъ Администраціи Монополій.

Слѣдуемая плата выдается немедленно по представленіи квитанцій складовъ, чекомъ на Парижъ или наличнымъ золотомъ.

Казенные налоги и сборы составляютъ 4% всей уплачиваемой суммы. Въ случаѣ *force majeure* какъ-то: войны, стачки, наводненія, эпидеміи, а равно недостаточности воды для прохода Желѣзныхъ Воротъ Дуная, возможенъ временный перерывъ поставки, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и полное прекращеніе дѣйствія контракта. Въ случаѣ же неисполненія поставки въ установленные контрактами сроки, Администрація Монополій можетъ купить соль на сторонѣ по болѣе высокой цѣнѣ, покрывая разницу изъ залога поставщика, которую онъ обязанъ внести при самомъ заключеніи договора въ размѣрѣ 10% годовой стоимости поставки.

Въ послѣднее время итальянская поставка исполнялась крайне неправильно, и Администрація Монополій считаетъ себя вправѣ нарушить договоръ съ итальянцами. Въ венгерскомъ же контрактѣ имѣется спеціальный пунктъ, согласно которому, въ случаѣ неисполненія итальянцами своей поставки, венгерцы обязываются поставить недоданную итальянцами соль по цѣнѣ

29,2 фр. за тонну. По послѣднимъ свѣдѣніямъ итальянцы уже отказались отъ своей поставки.

Въ отношеніи химическихъ достоинствъ соли требованія сербскихъ потребителей не слишкомъ велики и, какъ видно изъ цитированнаго выше контракта, ихъ удовлетворяетъ содержаніе чистаго натрія ниже того, которое даетъ каменная соль нашего Донецкаго бассейна. Наиболѣе существенными требованіями, предъявляемыми къ ввозимой соли, является крупность глыбъ и ихъ твердость. Объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что главное назначеніе соли, для весьма развитого въ странѣ скотоводства.

Долгое время Сербія снабжалась солью ближайшею Румыніею, и одно время также германскою стассфуртскою, по довольно высокимъ цѣнамъ до 34—40 франковъ за тонну и выше. Несмотря на географическую близость и на удобство дешевой доставки по Дунаю, на торгахъ въ 1910 году Румынія выпустила поставку изъ своихъ рукъ, уступивъ венгерцамъ бѣлую соль, а итальянцамъ—бурую.

Условія транспорта обоихъ нынѣшнихъ поставщиковъ Сербской Монополіи сводятся къ слѣдующему.

Итальянскіе рудники, откуда вывозится соль для Сербіи, находятся на юго-западѣ Сициліи.

По расчетамъ итальянцевъ, весь транспортъ отъ рудника въ Сициліи до казенныхъ складовъ въ Сербіи обходится имъ теперь до 19 франковъ. По этому расчету промышленнику остается цѣна на рудникѣ 8 франковъ или 5 коп. за пудъ.

При заключеніи договора, когда фрахты отъ сицилійскаго берега до дунайскихъ пристаней были значительно дешевле и когда итальянскій торговый флотъ не былъ еще изъятъ изъ обращенія для военныхъ надобностей, получалась цѣна соли на мѣстѣ въ значительно высшемъ размѣрѣ. Въ настоящее же время обстоятельства измѣнились къ худшему, и поставщику, для исполненія своихъ обязательствъ, приходилось даже покупать соль въ Румыніи. Это хотя противорѣчитъ условіямъ контракта, но Администрація Монополіи, тѣмъ не менѣе, вынуждена была съ этимъ мириться.

Венгерцы принимаютъ всѣ мѣры къ развитію своего соляного экспорта и устанавливаютъ для этой цѣли громаднѣйшія скидки съ своихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ доходящія до 70%.

Соль грузится изъ казенныхъ рудниковъ въ Семиградіи и идетъ по желѣзной дорогѣ до Бѣлграда, откуда уже развивается по складамъ водою.

Стоимость провоза венгерской соли до Бѣлграда, въ сантимахъ за 100 килограммовъ, составляетъ:

Отъ станцій:	Разстоян. до Землина, килом.	Повагонно.	Цѣлыми поѣздами (40 вагон).
Дейшъ-Акна . .	706	141	127
Мармарошъ-Во- рунъ	621	133	121
Мармарошъ- Шегеть . . .	607	146	127

Насколько велика разница между внутреннимъ и экспортнымъ тарифами, видно изъ того примѣра, что за 706 килом. отъ ст. Дейшъ-Акна до послѣдней венгерской станціи Землина, находящагося на самой границѣ Сербіи (Землинъ расположенъ на правомъ берегу р. Дуная, и соединенъ съ Бѣлградомъ желѣзнодорожнымъ мостомъ) взимается по внутреннему тарифу 461 гел. за 100 клгр., а по экспортному—141 сант., а при перевозкѣ же цѣлыми поѣздами—127 сант.

Такимъ образомъ вопросъ о возможности экспорта русской соли въ Сербію находится въ связи съ условіями дешевой организаціи перевозки по желѣзной дорогѣ до Мариуполя, и водою отъ Мариуполя до сербскихъ пристаней. Единственное пароходное предпріятіе, которому надлежало бы взять на себя это дѣло, не только транспортировку, но и самую поставку,—это казенное Русско-Дунайское Пароходство, состоящее уже контрагентомъ Сербской Монополіи по поставкѣ керосина.

Что касается желѣзнодорожнаго тарифа, то здѣсь требуется спеціальное экспортное пониженіе въ размѣрѣ до 50%. Если принять во вниманіе, что такіе экспортные тарифы у насъ уже существуютъ для желѣза, мяса и др. и что даже при 50% скидкѣ дорога будетъ имѣть $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты, то проектируемая перевозка совершенно новаго груза не только не будетъ убыточною, но и принесетъ чистый доходъ. Въмѣсто приведенной процентной скидки въ 50%, требованіямъ экспорта могла бы, по мнѣнію Е. А. Могиленскаго, до извѣстной степени, удовлетворить особая вывозная схема, примѣрно въ слѣдующемъ видѣ:

отъ 1 до 200 верстъ по $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты, свыше 201 къ платѣ за 200 верстъ въ 2,67 коп. прибавляется по $\frac{1}{150}$ к. съ пуда и версты.

Такая схема поставитъ въ одинаковое положеніе всѣ Черноморскіе порты и не будетъ убыточною для желѣзныхъ дорогъ.

При перевозкахъ до Черноморскихъ портовъ на разстояніяхъ до 500 верстъ провозная плата вмѣстѣ съ дополнительными сборами составитъ около 5 коп. съ пуда. Если считать цѣну донецкой соли на мѣстѣ равною 6 коп. за пудъ, то на долю пароходнаго фрахта останется 6 коп. съ пуда.

Нѣсколько иначе обстоитъ дѣло снабженія солью населенія Болгаріи, которая имѣетъ собственную морскую соль, добываемую возлѣ Бургаса. Эта соль, однако-же, оказывается недостаточною для потребленія страны и значительное количество, преимущественно каменная, ввозится изъ заграницы. Ввозъ превышаетъ мѣстную добычу и главную роль въ соляномъ экспортѣ играютъ сосѣднія страны—Румынія и Австро-Венгрія.

До 1909 г. въ Болгаріи, какъ и въ Сербіи, существовала казенная соляная монополія, которая въ 1909 г. была упразднена и торговля солью стала свободной.

Правительство тѣмъ не менѣе и понынѣ извлекаетъ изрядный доходъ отъ потребленія соли, облагая ее ввозной пошлиной въ размѣрѣ 7,5 франк. съ 100 клгр. и, кромѣ того, 1,5 фр. акциза.

Въ 1909 г., т. е. въ первый годъ послѣ отмѣны монопо-

ліи, въ Болгарію ввезено было изъ заграницы 23.676.616 клгр., а именно:

К а м е н н а я .		
	Вѣсъ въ клгр.	Цѣнность въ франк.
Изъ Австро-Венгріи	12.984.690	372.916
» Италіи	879.726	25.027
» Румыніи	18.942.912	372.264
» Турціи	55.460	1.638
» Франціи	54.920	1.538
Всего	32.917.708	973.964

М о р с к а я .		
	Вѣсъ въ клгр.	Цѣнность въ франк.
Изъ Англии	1.039	21
» Италіи	3.614	160
» Россіи	19.970	420
» Турціи	8.744.214	235.197
» Франціи	1.990.071	52.986
Всего	10.758.908	288.784

Слѣдуетъ оговориться, что данныя о цѣнности особаго до-
вѣрія не внушаютъ, хотя приблизительное значеніе могутъ
имѣть.

Кромѣ того, добыто въ странѣ 27.909.540 клгр. морской
соли, изъ коихъ поступило въ продажу 15.133.100 клгр. и изъ
количества проданной въ 1909 г. соли, 7.016 клгр. вывезено
заграницу.

По частнымъ свѣдѣніямъ, полученнымъ Е. А. Могилен-
скимъ, ввозъ одной лишь каменной соли въ Болгарію, за время
съ 1906 и 1910 г.г. включительно, составляетъ:

изъ Румыніи	95.000	тоннъ
» Венгріи	30.000	»
» Италіи	10.000	»
Итого	135.000	»

или 8.235.000 пуд.

Къ качеству соли Болгарія предъявляетъ совершенно тѣ же
требованія, что и Сербія, т. е. крупность и твердость кусковъ
и тупость граней въ изломахъ, въ виду одинаковыхъ экономи-
ческихъ и географическихъ условій страны и сильнаго развитія
скотоводства.

Главное потребленіе соли сосредоточено не въ Софійской
провинціи, а въ скотоводческихъ областяхъ, ближе къ Дунаю,
чѣмъ объясняется то обстоятельство, что ввозъ иностранной
каменной соли производится преимущественно не морскимъ
путемъ, черезъ Варну и Бургасъ, а по Дунаю, чему способ-
ствуетъ также то, что желѣзнодорожный тарифъ на перевозку
соли по болгарскимъ желѣзнымъ дорогамъ отъ портовъ, какъ
видно, довольно высокъ, и составляетъ при повагонныхъ пере-
возкахъ отъ болгарскихъ портовъ на Черномъ морѣ и Дунаѣ
до Софіи:

Отъ портовъ.	Расстояніе въ километр.	Франк. за 10,000 кгр.	Копѣекъ за пудъ.
Варна	584	341	21
Бургасъ	470	234	16
Сомовить (на Дунаѣ)	248	184	11

Наилучшія условія доставки, по этой именно причинѣ, имѣетъ Румынія, хотя мѣсторожденія соли въ этой странѣ, принадлежація казнѣ, находятся въ далекомъ разстояніи отъ Дуная, къ которому соль подвозится по желѣзной дорогѣ. Венгрія же ввозитъ свою соль въ Болгарію по венгерскимъ желѣзнымъ дорогамъ до Бѣлграда или до Оршова и оттуда по Дунаю, а итальянцы отправляютъ свой продуктъ, какъ и въ Сербію—водою, съ перегрузкою въ Галацѣ, а въ рѣдкихъ случаяхъ—по длинному желѣзнодорожному пути до Рущука.

Представитель Отдѣла Торговаго Мореплаванія с. с. С. А. *Шателенъ* указалъ, что вопросъ о возможности перевозки соли на Ближній Востокъ при посредствѣ Русско-Дунайскаго пароходства уже разсматривался названнымъ Отдѣломъ. При этомъ выяснилось, что для перевозки въ Сербію 1.200 тыс. пудовъ соли въ годъ необходимо пополнить подвижной составъ Русско-Дунайскаго пароходства приобрѣтеніемъ одного морского и одного буксирнаго пароходовъ, а также десяти баржей, для чего придется затратить не менѣе 600 тыс. руб. Изъ составленныхъ на основаніи приведенной цифры единовременной затраты расчетовъ выяснилось, что фрахтъ отъ Мариуполя до сербскихъ пристаней Дуная долженъ былъ бы быть 7,58 коп. съ пуда. При стоимости дополнительныхъ расходовъ по морской перевозкѣ въ 1,80 коп. съ пуда и перегрузки въ Мариуполѣ въ 1 коп. съ пуда, вся водная перевозка обойдется въ 10,38 коп. съ пуда. Такимъ образомъ при стоимости донецкой соли на мѣстѣ добычи въ 6 коп. за пудъ и при продажной цѣнѣ въ Сербіи въ 17½ к. за пудъ на долю желѣзнодорожной провозной платы остается около 1,5 коп. за пудъ.

Изъ приведенныхъ цифръ, по мнѣнію с. с. С. А. Шателена, усматривается, что осуществить предполагаемую поставку соли для нуждъ сербской монополіи возможно лишь въ томъ случаѣ, если всѣ участники экспорта, т. е. соляная промышленность, желѣзныя дороги и пароходства, пойдутъ на нѣкоторыя уступки. Съ другой стороны, возможно, что управленіе монополій, принимая во вниманіе высокія качества русской соли, нѣсколько повыситъ контрактныя цѣны.

Что касается нѣкотораго пониженія водныхъ фрахтовъ, то таковое, по мнѣнію с. с. С. А. Шателена, было бы возможно, при наличіи для пароходства обратнаго груза и возможности работы въ теченіи круглаго года, а не 8 мѣсяцевъ, какъ это принималось при составленіи вышеприведенныхъ размѣровъ фрахта. Однако, пониженіе это не можетъ быть значительнымъ, такъ какъ возможность обратнаго груза и работы въ теченіе всего года представляется гадательною.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. В. А. *Балашовъ* отмѣтилъ, что тѣ соображенія, которыя приводились при обсужденіи вопроса о тарифахъ на перевозку соли на

Дальній Востокъ, въ настоящемъ вопросѣ не вполне примѣнимы. Соглашаясь на значительное пониженіе тарифа при перевозкѣ соли рельсовымъ путемъ на Дальній Востокъ, желѣзныя дороги имѣли въ виду нѣкоторую компенсацію въ видѣ перевозокъ рыбныхъ грузовъ по сравнительно высокому тарифу.

Въ настоящемъ вопросѣ эти стимулы отсутствуютъ. Перевозки соли по пониженному тарифу цѣликомъ упадутъ на казенныя желѣзныя дороги, причемъ грузъ этотъ пойдетъ по направленію главнаго движенія, т. е. къ портамъ, причемъ ни на какую компенсацію въ видѣ дорогого обратнаго груза казенныя желѣзныя дороги рассчитывать въ данномъ случаѣ не могутъ. Что же касается размѣра тарифа, то на пониженіе тарифа до $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда за разстояніе Деконская—Маріуполь (258 верстъ) казенныя желѣзныя дороги согласиться никоимъ образомъ не могутъ. Въ данномъ случаѣ усматривается желаніе соляной промышленности и пароходства переложить всѣ невыгодныя стороны организуемаго экспорта на желѣзныя дороги, сами же названныя предприятия ничѣмъ поступиться не находятъ возможнымъ. Увеличеніе отечественнаго экспорта является общегосударственной задачей, поэтому разрѣшить этотъ вопросъ при помощи однихъ тарифныхъ мѣропріятій было бы не вполне цѣлесообразно.

Что касается размѣра пониженія вывозного тарифа, то казенныя желѣзныя дороги могли-бы согласиться, въ видѣ крайней мѣры, на тарифъ въ $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты, хотя, по мнѣнію к. а. В. А. Балашова, такое сильное пониженіе является не соответствующимъ дѣйствительной надобности.

Представители донецкой соляной промышленности указывали въ настоящемъ Совѣщаніи, что себѣстоимость каменной соли на копяхъ составляетъ 6 коп. за пудъ. Цифра эта оспаривалась представителями другихъ соледобывающихъ раіоновъ и вопросъ о себѣстоимости донецкой соли остался невыясненнымъ. Поэтому, по мнѣнію к. а. В. А. Балашова, если бы донецкая соляная промышленность нашла возможнымъ нѣсколько понизить цѣны на соль, то экспортъ соли въ Сербію и Болгарію могъ бы осуществиться и при дѣйствующемъ исключительномъ тарифѣ № 35 по группѣ 101 номенклатуры, т. е. при скидкѣ лишь 10% съ платы по общей схемѣ.

Представитель Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи *С. И. Рабиновичъ* заявилъ, что въ цѣляхъ развитія экспорта донецкая соляная промышленность готова отпускать соль для вывоза по себѣстоимости, отказываясь отъ предпринимательской прибыли. При желѣзнодорожномъ экспортномъ тарифѣ въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты донецкая соль несомнѣнно, по мнѣнію С. И. Рабиновича, сумѣетъ завоевать заграничныя рынки, а при увеличеніи выработки возможно пониженіе себѣстоимости, такъ какъ многіе общіе расходы (администрація и т. под.) будутъ распредѣляться на значительно большее количество продукта.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса Совѣщаніе признало желательнымъ оказать возможное содѣйствіе вывозу соли на рынки Ближняго Востока какъ путемъ пониженія желѣзно-

дорожного тарифа и фрахта, такъ и другими способами, какъ, напр., низкою продажною цѣною и проч.

Тарифы на перевозку соли для промышленныхъ цѣлей.

Переходя къ разсмотрѣнію вопроса о тарифахъ на перевозку соли для промышленныхъ цѣлей, *Предсѣдатель* отмѣтилъ, что вопросъ этотъ не является новымъ, онъ возбуждался неоднократно и почти всегда могъ разсчитывать на сочувствіе Тарифныхъ Учрежденій, если бы примѣненіе пониженныхъ тарифовъ къ перевозимой для указанныхъ цѣлей соли могло бы быть обставлено условіями, въ достаточной степени гарантирующими желѣзныя дороги отъ могущихъ быть злоупотребленій. Изъ приводившихся въ настоящемъ Совѣщаніи цифръ душевого потребленія соли въ государствахъ Западной Европы и Америки усматривается, что высшія нормы падаютъ на государства съ богато развитою химическою промышленностью, слѣдовательно значительная часть названной душевой доли должна быть относима не столько на счетъ непосредственнаго пищевого потребленія соли, сколько на расходъ ея для различныхъ техническихъ цѣлей.

Для желѣзныхъ дорогъ установленіе пониженнаго тарифа на соль, перевозимую для техническихъ надобностей, было бы, быть можетъ, безвыгоднымъ, во первыхъ вслѣдствіе значительнаго увеличенія перевозокъ соли, во вторыхъ же—отъ появленія въ желѣзнодорожномъ грузооборотѣ новыхъ грузовъ—химическихъ фабрикатовъ; при этомъ при надлежащихъ гарантіяхъ, злоупотребленія со стороны товарохозяевъ, вѣроятно, не могли бы имѣть мѣста.

По сему вопросу имѣется ходатайство Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи передъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ объ установленіи для соли, перевозимой для надобностей химической промышленности по особымъ свидѣтельствамъ, тарифа по дифференціалу № 41 (*Приложеніе № 23*).

Представитель Общества для содѣйствія развитію химической промышленности и торговли *В. И. Похитоновъ* указалъ, что въ химической промышленности соль примѣняется въ производствѣ соды, сульфата, соляной кислоты, хлорной извести, а также въ мыловареніи, красочномъ и другихъ производствахъ.

Изъ этого перечня усматривается, что соль примѣняется для производства исключительно дешевыхъ продуктовъ, такъ, на примѣръ, цѣна соды составляетъ 1 руб. 25 коп. за пудъ, сульфата—отъ 40 до 70 коп. за пудъ, соляной кислоты отъ 45—70 коп. за пудъ, хлорной извести отъ 1 р. 60 коп. до 1 р. 80 коп. за пудъ и т. д.

Продукты, получающіеся изъ соли, являются въ большей части не готовыми предметами торговли, но играютъ роль подсобныхъ въ другихъ производствахъ, на примѣръ, стекольномъ, хлористаго цинка, мыловаренномъ и др., а потому желательное пониженіе цѣнъ такихъ продуктовъ.

Что касается количества соли, потребляемой нынѣ химическою промышленностью, то такое выражается въ цифрѣ около 20 милл. пудовъ, причемъ изъ этого количества до 8 милл. пудовъ идетъ на производство соды и около 12 милл. пудовъ на производство другихъ химическихъ продуктовъ.

Изъ общаго количества потребляемой химическими заводами соли по желѣзнымъ дорогамъ перевозится лишь около половины, причемъ приблизительно 8 милл. пудовъ перевозится на разстоянія до 100 верстъ и только 2 милл. пудовъ на разстоянія 1.300—1.600 верстъ.

Цѣны соли для химической промышленности, составляющія въ С.-Петербургѣ 20—22 коп., въ Москвѣ—20—22 коп., въ Ригѣ—25—30 коп. и въ Варшавскомъ районѣ—40—50 коп. за пудъ, нельзя не признать высокими (въ Германіи цѣны на тотъ же продуктъ стоятъ отъ 10—12 коп. и въ Англіи около 10 коп. за пудъ). Такая высота цѣнъ является причиною того, что въ Царствѣ Польскомъ химическая промышленность развивается значительно медленнѣе, чѣмъ это требовалось бы по общему ходу развитія названнаго края. Доказательствомъ этого служить малая дивидендность тѣхъ химическихъ заводовъ, производство коихъ основано на потребленіи соли.

Хотя продукты химическаго производства защищены въ Россіи высокими таможенными пошлинами, но при существующей высокой цѣнѣ на соль создалось такое ненормальное положеніе, какъ ввозъ сульфата, нѣкоторыхъ хлористыхъ солей и другихъ продуктовъ на сумму около 1 милл. рублей въ годъ.

Возраженіе противниковъ установленія пониженныхъ тарифовъ на соль, перевозимую для технической переработки, что химическіе заводы должны строиться близъ мѣстъ добычи сырыхъ матеріаловъ, отпадаетъ, такъ какъ однимъ изъ продуктовъ обработки соли является столь неудобный для перевозки продуктъ, какъ соляная кислота. Поэтому необходимо подвозить къ мѣстамъ потребленія химическихъ продуктовъ именно соль.

По приведеннымъ соображеніямъ пониженіе тарифовъ на соль, идущую для химической промышленности, является по мнѣнію В. И. Похитонова, существенно необходимымъ.

Что касается размѣра такового пониженія, то В. И. Похитоновъ высказался за тарифъ по дифференціалу № 41, или за скидку въ 50% съ дѣйствующихъ общаго и исключительныхъ тарифовъ, что въ конечномъ результатѣ дало бы ставки, приблизительно равныя названному дифференціалу.

При такомъ тарифѣ химическая промышленность Варшавскаго района получила бы достаточное пониженіе, Московскій районъ располагалъ бы даже пониженіемъ нѣсколько исключительнаго характера, а районы Рижскій и С.-Петербургскій, при перерывѣ водныхъ сообщеній, имѣли бы соль почти по цѣнѣ ея при водной доставкѣ.

Обращаясь къ способамъ обезпеченія интересовъ желѣзныхъ дорогъ отъ могущихъ быть злоупотребленій путемъ пользования пониженнымъ тарифомъ для соли, перевозимой для пищевого потребленія, В. И. Похитоновъ указалъ, что мѣрами противъ указанныхъ злоупотребленій могли бы быть во первыхъ, денатурированіе предназначенной для химической промышленности соли и во вторыхъ, осуществленіе пониженнаго тарифа путемъ возврата соотвѣтствующей части провозной платы по наложеніи на дубликатъ накладной удостовѣренія

фабричной инспекціи, что соль назначена для химических заводовъ.

Изъ приведенныхъ двухъ способовъ денатурированіе является менѣе желательнымъ, такъ какъ для многихъ химическихъ процессовъ введеніе въ соль какого либо посторонняго вещества безусловно вредно; помимо сего, денатурированіе сравнительно небольшихъ количествъ соли стоило бы слишкомъ дорого и создало бы затрудненія для копевладѣльцевъ. По этимъ соображеніямъ В. И. Похитоновъ высказался за возвратъ части провозной платы по удостовѣреніямъ, что соль назначена для химической переработки.

Для избѣжанія произвольнаго толкованія тарифныхъ правилъ, въ самомъ тарифѣ могутъ быть точно перечислены тѣ производства, которыя могутъ пользоваться тарифными льготами при перевозкѣ потребляемой ими соли.

Представитель Лодзинскаго Биржевого Комитета *Ө. А. Нововѣйскій* заявилъ, что соглашаясь на всѣ мѣры контроля правильнаго примѣненія пониженныхъ тарифовъ на перевозку соли для нуждъ химической промышленности, онъ высказывается противъ денатурированія соли, такъ какъ эта мѣра по своей дороговизнѣ можетъ свести тарифныя льготы къ нулю. Помимо сего, химическіе заводы будутъ расцѣпывать денатурированную соль значительно дешевле обыкновенной, что дастъ тотъ же результатъ.

Достаточною гарантіею противъ злоупотребленій при перевозкѣ соли по пониженному тарифу могли бы служить, по мнѣнію *Ө. А. Нововѣйскаго*, удостовѣреніе фабричной инспекціи о необходимости для даннаго химическаго завода извѣстнаго количества соли и адресованіе отправокъ соли непосредственно на заводъ. Данныя о количествѣ соли, потребной для обезпеченія завода сырымъ матеріаломъ, фабричная инспекція могла бы почерпать изъ торговыхъ книгъ завода. Болѣе строгою мѣрою, исключаяющею совершенно возможность злоупотребленій, было бы, по мнѣнію *Ө. А. Нововѣйскаго*, установленіе системы исходатайствованія передъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отдѣльныхъ разрѣшеній на каждую перевозку, подобно практикуемому нынѣ способу разрѣшенія транзитныхъ перевозокъ между русскими станціями при участіи иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ отношеніи размѣровъ скидокъ съ дѣйствующихъ тарифовъ *Ө. А. Нововѣйскій* отмѣтилъ, что для промышленности Привислинскаго раіона наиболѣе подходящимъ является тарифъ по дифференціалу № 41.

Къ мнѣнію *Ө. А. Нововѣйскаго* о способахъ контроля за правильностью примѣненія пониженнаго тарифа къ соли, отправляемой для химическихъ заводовъ, присоединился представитель Варшавскаго Биржевого Комитета *Э. И. Каминскій*, высказавшійся, однако, противъ установленія для такихъ перевозокъ пониженнаго тарифа по какой-либо изъ дѣйствующихъ нынѣ тарифныхъ схемъ, такъ какъ такая мѣра, по мнѣнію *Э. И. Каминскаго*, можетъ повести къ измѣненію существующаго соотношенія между соледобывающими раіонами. Для избѣжанія такого нежелательнаго явленія могла бы быть установлена

опредѣленная процентная скидка съ общаго и исключительныхъ тарифовъ.

Представитель Московскаго Биржеваго Комитета *Н. А. Куровъ*, присоединяясь съ своей стороны, къ высказаннымъ въ Совѣщаніи пожеланіямъ объ установленіи пониженныхъ тарифовъ на соль, перевозимую для надобностей химической промышленности, ходатайствовалъ о распространеніи на перевозки соли въ Московскій промышленный районъ тѣхъ же льготъ, которыя будутъ допущены для Варшавскаго района. Въ отношеніи размѣра пониженія *Н. А. Куровъ* ходатайствовалъ о примѣненіи къ подобнымъ перевозкамъ соли дифференціала № 41 по лишъ къ грузамъ, перевозимымъ по свидѣтельствамъ фабричной инспекціи. Что же касается объема тарифа, то *Н. А. Куровъ* полагалъ необходимымъ распространить его и на другіе производства, помимо перечисленныхъ *В. И. Похитоновымъ*, на примѣръ, кожевенное, стеклянное и друг.

Представитель Одесскаго Биржеваго Комитета *А. П. Пешинскій*, поддерживая ходатайство объ установленіи для перевозокъ соли для надобностей химической промышленности тарифа по дифференціалу № 41, отмѣтилъ, что если при установленіи такого тарифа не будетъ допущена для перевозокъ отъ Одессы существующая скидка въ 3 коп. съ пуда, одесская соль можетъ потерять привислинскій рынокъ въ пользу донецкой соли. Поэтому *А. П. Пешинскій* ходатайствовалъ о сохраненіи указанной скидки и при примѣненіи дифференціала № 41.

Представитель соляной промышленности Кавказскаго района, директоръ Правленія Кульпинскаго солепромышленнаго товарищества *П. Н. Придоновъ* заявилъ, что на Кавказѣ соль можетъ идти на пожогъ мѣдныхъ рудъ. При цѣнѣ извести на мѣстѣ въ 12 коп. за пудъ, соль нынѣ лишена возможности поступать на мѣдноплавильные заводы. При примѣненіи же дифференціала № 41 цѣна соли на заводъ будетъ не выше 9 коп. за пудъ, почему конкуренція ея съ известью вполне возможна. Въ виду сего *П. Н. Придоновъ* ходатайствовалъ о включеніи въ число производствъ, пользующихся пониженнымъ тарифомъ для перевозокъ потребляемой ими соли, также и пожога мѣдныхъ рудъ.

Представитель соляной промышленности Крымскаго района *М. Я. Махлинъ* высказался противъ установленія пониженныхъ тарифовъ на перевозку соли для промышленныхъ цѣлей по слѣдующимъ соображеніямъ.

По мнѣнію *М. Я. Махлина* высокія цѣны на соль не являются главною причиною сравнительно слабаго развитія въ Россіи химической промышленности. Если бы цѣны соли имѣли въ этомъ вопросѣ такое большое значеніе, которое имъ придается сторонниками установленія пониженныхъ тарифовъ на перевозимую для техническихъ цѣлей соль, не приходилось бы наблюдать такихъ примѣровъ, какъ остановившійся на одной точкѣ химическій заводъ въ Одессѣ. Несмотря на то, что благодаря географическому положенію Одессы, заводъ этотъ можетъ получать любыя количества лучшаго качества соли по цѣнѣ около 13 коп. за пудъ, количество потребляемой имъ соли осталось тѣмъ же, какое было 20 лѣтъ назадъ. Подоб-

ное же явление наблюдается и въ Ригѣ, несмотря на то, что цѣна соли тамъ не превышаетъ 23—24 коп. за пудъ съ доставкой на заводъ.

Въ случаѣ, если бы было признано необходимымъ установить пониженный тарифъ на соль, перевозимую для техническихъ цѣлей, то М. Я. Махлинъ съ своей стороны, полагалъ достаточнымъ ограничиться скидкой въ 20% съ дѣйствующихъ тарифовъ, такъ какъ такая небольшая скидка, давая промышленности довольно хорошия льготы, не предоставитъ почти никакихъ выгодъ для лицъ, желающихъ сдѣлать обходъ тарифныхъ правилъ въ смыслѣ провоза по льготному тарифу соли, въ дѣйствительности предназначенной для употребленія въ пищу. Помимо сего М. Я. Махлинъ ходатайствовалъ о непримѣненіи пониженныхъ тарифовъ къ перевозкамъ соли до балтійскихъ портовъ, и нынѣ обезпеченныхъ дешевою солью, поступающею туда воднымъ путемъ.

Представители пермской соляной промышленности *М. В. Бардинцевъ* и *Б. Ф. Урбановичъ* также высказались противъ тарифныхъ льготъ для перевозокъ соли для техническихъ надобностей. По мнѣнію названныхъ представителей, установленіе контроля за правильнымъ примѣненіемъ пониженныхъ тарифовъ довольно трудно. Помимо сего, пониженіе тарифа путемъ установленія новой схемы, или путемъ процентныхъ скидокъ можетъ повести къ измѣненію тарифныхъ соотношеній между соледобывающими районами.

Представитель Правленія Общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги *Е. А. Могиленскій*, съ своей стороны, полагалъ пониженіе тарифа до дифференціала № 41 обременительнымъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ получающіяся въ семь случаѣ пониженія противъ общаго тарифа въ нѣкоторыхъ случаяхъ превосходятъ 50%. По мнѣнію Е. А. Могиленскаго, пониженіе не можетъ быть болѣе 20—25%, при условіи установленія минимальной пудо-верстной ставки въ $\frac{1}{100}$ коп.

Такія скидки могутъ быть примѣняемы путемъ возврата разницъ между провозными платами по общему и пониженному тарифамъ лишь къ перевозкамъ соли для предпріятій, подвѣдомственныхъ фабричному или горному надзору, при условіи удостовѣренія, что данная отправка получена и выгружена въ складахъ даннаго завода.

Представитель Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи *С. И. Рабиновичъ* заявилъ, что въ виду малой выгоды для желѣзныхъ дорогъ дифференціала № 41, донецкая соляная промышленность могла бы удовлетвориться установленіемъ для соли, перевозимой для техническихъ надобностей, тарифа по дифференціалу № 38.

Представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ *И. Н. Чумаковъ* заявилъ, что никакихъ мотивированныхъ ходатайствъ объ установленіи означенныхъ льготныхъ тарифовъ при настоящемъ пересмотрѣ не поступало, присутствующіе представители промышленности не представили рѣшительно никакихъ положительныхъ данныхъ и убѣдительныхъ аргументовъ, сколько-нибудь подтверждающихъ необходимость установленія льгот-

ныхъ перевозокъ соли съ цѣлью развитія или поощренія технической и химической промышленности.

Въ имѣющихся матеріалахъ также нѣтъ какихъ-либо опредѣленныхъ указаній на необходимость установленія поощрительныхъ тарифовъ, напротивъ, имѣются обратныя указанія (Корзухина), что отсутствіе достаточно крупнаго потребленія въ Россіи соли на заводскія нужды, т. е. на нужды химической промышленности, вызвано не отсутствіемъ на рынкѣ достаточнаго предложенія соли, а общимъ современнымъ состояніемъ у насъ химической промышленности.

Количество соли, потребляемой для техническихъ цѣлей, опредѣляется матеріалами, представленными къ настоящему пересмотру, въ 15 милл. пудовъ. Присутствующіе представители промышленности считаютъ это потребленіе доходящимъ до 20 милл.; можно согласиться и съ этой цифрой. Они же заявляютъ, что изъ этого количества 10 милл. пудовъ поглощается промышленными предпріятіями, расположенными въ районахъ мѣсторожденій соли, 8 милл. пудовъ транспортируется водой и лишь 2 милл. пудовъ потребляется промышленностью Царства Польскаго, Москвы, Петербурга и Риги, т. е. районовъ, куда соль поступаетъ частью смѣшаннымъ путемъ. Такимъ образомъ, по опредѣленію представителей промышленности приходится учитывать для болѣе далекихъ смѣшанныхъ перевозокъ лишь 2 милл. пудовъ соли. Количество это, какъ для обрабатывающей промышленности, такъ и для желѣзнодорожныхъ перевозокъ, столь незначительно, что ради него совершенно не представляется необходимымъ вносить какую-либо ломку въ сложившіяся тарифныя соотношенія.

Разсчитывать же на то, что пониженіе тарифовъ вызоветъ усиленное развитіе соответствующей отрасли промышленности и, соответвенно этому, болѣе интенсивныя перевозки, нѣтъ видимыхъ основаній, такъ какъ цифры потребленія соли для упомянутыхъ цѣлей остаются безъ замѣтныхъ колебаній и значительнаго роста потребленія совершенно не усматривается ни въ мѣстахъ производства, отдаленныхъ отъ мѣсторожденій соли, ни въ мѣстахъ, расположенныхъ у самыхъ мѣсторожденій, гдѣ вліяніе тарифовъ на количество потребляемаго сырого матеріала теряетъ всякое значеніе.

Приведенное положеніе явственно подтверждается имѣющей въ этомъ отношеніи практикой: въ 1896 году былъ введенъ пониженный тарифъ для перевозки соли до станціи Лисичанскъ. Тарифъ этотъ былъ впоследствии распространень для перевозки соли со станціи Деконская, Ступки и Кудрявка до станціи Лисичанскъ и Любимовка (нынѣ Переѣздная), куда соль идетъ на химическіе заводы для выдѣлки соды.

При третьемъ общемъ пересмотрѣ, въ виду того, что положеніе Лисичанскаго содоваго завода признано было вполне благопріятнымъ и этотъ пониженный тарифъ вызвалъ лишь аналогичныя ходатайства о пониженіи тарифовъ для другихъ заводовъ, не пользующихся означенной льготой, признано было возможнымъ его отмѣнить, чѣмъ были уравнены условія Лисичанскаго завода, получившаго повышеніе тарифа около $1\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, приче́мъ, несмотря на отмѣну исключитель-

наго тарифа и примѣненіе общей схемы, потребление заводомъ сырого продукта не уменьшилось, а, наоборотъ, нѣсколько увеличилось.

Изъ изложеннаго съ несомнѣнностью вытекаетъ, что существующіе размѣры тарифныхъ ставокъ не оказываютъ видимаго и ощутительнаго воздѣйствія на ростъ химической промышленности, которая, очевидно, въ настоящихъ ея предѣлахъ вполнѣ удовлетворяетъ потребность населенія и увеличение этой отрасли производства не вызывается размѣрами спроса, поглощающая способность коего ограничена.

Потребленіе соли для производства соды заводами, расположенными въ Донецкомъ бассейнѣ, за послѣдніе три года безъ особыхъ колебаній достигаетъ 8 милл. пудовъ, что составляетъ наиболѣе значительную часть общаго количества соли, потребляемой отдѣльной отраслью промышленности. Кромѣ особо благопріятнаго тарифнаго положенія этихъ заводовъ, сосредоточенныхъ у самыхъ мѣсторожденій и монополизировавшихъ содовую промышленность, нельзя упустить изъ виду, что содовое производство прибыльное, хорошо оплачивается, что сода продуктъ дорогой и потому желѣзнымъ дорогамъ нѣтъ рѣшительно никакихъ основаній поступиться тарифомъ въ пользу этой промышленности.

Совершенно не касаясь неоднократно упоминавшагося при настоящемъ пересмотрѣ вліянія синдикатовъ на установленіе рыночныхъ цѣнъ на соль и совершенно не считая возможнымъ какое либо воздѣйствіе въ этомъ направленіи путемъ тарифныхъ мѣръ, нельзя однако не признать, что существующіе достаточно низкіе тарифы являются незначительнымъ элементомъ стоимости соли на рынкахъ ея потребленія, и потому идти на дальнѣйшія пониженія безъ опредѣленныхъ видимыхъ цѣлей и для незначительныхъ перевозокъ едва ли имѣются достаточно вѣскія и прочныя основанія.

По естественно вытекающему вопросу о томъ, какого рода отрасли технической и химической промышленности должно считать заслуживающими покровительственныхъ тарифныхъ мѣръ, можетъ возникнуть на практикѣ цѣлый рядъ противорѣчій.

При широкомъ обобщенномъ толкованіи эту поощрительную систему придется распространить на обширный громадный кругъ самыхъ разнообразныхъ производствъ, ибо тѣ же основанія, которыя могутъ быть приведены въ пользу производства соды и другихъ химическихъ продуктовъ, одинаково примѣнимы въ пользу производства мыла, стекла, кожи и т. п. Если идти дальше въ томъ же направленіи, то придется предоставить тѣ же льготы для металлургическихъ цѣлей, для холодильнаго дѣла, для бѣленія въ бумагопрядильномъ производствѣ, для карбонизаціи шерстяныхъ тканей, для глазури, для рафинажа маселъ, для красильнаго производства и цѣлаго обширнаго круга тому подобныхъ производствъ.

Вслѣдствіе этого потребленіе соли для техно-химическихъ цѣлей можетъ оказаться довольно значительнымъ, и желѣзнымъ дорогамъ придется возить все это количество по еще болѣе пониженнымъ тарифнымъ ставкамъ, нежели это производится въ настоящее время.

Если уже пойти по предлагаемому пути, то необходимо предварительно детально обследовать, тщательно изучить и выяснить экономическія нужды этихъ многообразныхъ техническихъ предприятий и тогда лишь установить, какія изъ нихъ нуждаются въ поощрительныхъ тарифахъ.

Остается еще остановиться на вопросѣ учета и контроля количества перевозимой соли, предназначаемой для техническихъ цѣлей. Въ этомъ отношеніи необходимо указать на трудность контроля въ отношеніи прочихъ грузовъ, перевозимыхъ на льготныхъ основаніяхъ и условіяхъ: недостаточность гарантій всякаго рода удостовѣреній и свидѣтельствъ, выдаваемыхъ по перевозкамъ этихъ грузовъ, общеизвестна и въ этомъ отношеніи опытъ въ достаточной степени убѣдилъ, что желѣзныя дороги безсильны оградить себя въ томъ направленіи, чтобы льготныя свидѣтельства и удостовѣренія примѣнялись лишь къ тѣмъ перевозкамъ, для которыхъ они предназначены.

По всѣмъ приведеннымъ основаніямъ и, принимая во вниманіе, что въ средѣ солепромышленниковъ не только не встрѣчается единодушнаго взгляда на необходимость установленія пониженныхъ тарифовъ на соль, но, наоборотъ, представители выварочной и самосадочной соли высказались противъ пониженія, учитывая также ясно опредѣлившееся стремленіе Донецкаго бассейна, и безъ того занимающаго, благодаря своему географическому положенію, доминирующее положеніе, захватить болѣе широкіе рынки, въ ущербъ другимъ мѣсторожденіямъ, представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ категорически высказался противъ примѣненія льготныхъ тарифовъ къ перевозкамъ соли для техническихъ цѣлей.

Къ приведенному мнѣнію И. Н. Чумакова въ полной мѣрѣ присоединился представитель Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги *П. П. Акимовъ*.

Представитель Отдѣла Промышленности д. с. с. *В. Г. Варзаръ* указалъ, что настоящій вопросъ является существенно важнымъ въ виду его огромнаго значенія въ дѣлѣ развитія русской промышленности. Исключительно благоприятныя тарифныя условія предоставили возможность развитія Лисичанскаго завода, поэтому желательно поставить въ такія же условія и заводы прочихъ раіоновъ.

Что касается участія фабричной инспекціи въ дѣлѣ выдачи удостовѣреній на право пользованія пониженнымъ тарифомъ, то ея роль должна свестись лишь къ опредѣленію количествъ соли, потребныхъ для переработки на заводѣ, по даннымъ предыдущаго года. Привлеченіе же фабричной инспекціи къ надзору за храненіемъ или отпускомъ прибывшей на заводъ по льготному тарифу соли, равно какъ и за тѣмъ, вся ли отправленная соль подверглась химической переработкѣ, представляется затруднительнымъ.

Представитель Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи, с. с. *С. А. Эрдели* заявилъ, что онъ считаетъ вопросъ о пониженіи тарифа на соль, перерабатываемую химическими фабриками, важнымъ съ общегосударственной точки зрѣнія, а самое пониженіе выгоднымъ даже для желѣзныхъ дорогъ, поэтому онъ высказывается за возможно большее пониженіе,

т. е. до дифференціала № 41, а если этого нельзя, то хотя бы до диф. № 38.

Что касается возможности злоупотреблений, то таковых опасаться нельзя, ибо установить контроль фабричной инспекціи нетрудно. Такой контроль принять уже при возвратѣ разницы тарифовъ съ привезенной для брикетныхъ заводовъ иностранной каменноугольной смолы, и чины горнаго надзора не затрудняются давать удостовѣренія, устанавливающія потребление ее заводами. Такой же контроль установленъ для допущеннаго временно ко ввозу иностраннаго чугуна, и фабричная инспекція отлично констатируетъ потребление такого чугуна желѣзодѣлательнымъ заводомъ, которому разрѣшено его ввезти. Поэтому, казалось бы, и въ данномъ случаѣ на фабричную инспекцію также возможно было бы возложить обязанность контроля за водвореніемъ на заводѣ соли. Если и могутъ быть злоупотребленія, то развѣ въ самыхъ ничтожныхъ количествахъ и ради этого нельзя останавливаться передъ общей, столь серьезной и полезной мѣрой.

Представитель Горнаго Департамента д. с. с. *И. Ф. Шредеръ*, по поводу участія горнаго надзора въ выдачѣ удостовѣреній о количествахъ соли, потребныхъ для металлургическихъ производствъ, указалъ, что выдача заводчику такого рода удостовѣреній для горнаго надзора, повидимому, затрудненій не представляетъ.

Предетавитель Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли *бар. Г. Х. Майдель* заявилъ, что, по его мнѣнію, организація надзора за надлежащимъ примѣненіемъ пониженныхъ тарифовъ на соль, перевозимую для надобностей химической промышленности, не представитъ затрудненій, такъ какъ въ Россіи всего 41 химическій заводъ. Что пониженіе тарифа является мѣрою существенно необходимою, доказываетъ то обстоятельство, что въ Германіи, гдѣ пониженные тарифы дѣйствуютъ, количество капиталовъ, вложенныхъ въ предпріятія химической промышленности, за послѣдніе 3 года увеличилось на 40 милл. марокъ, въ то время какъ въ Россіи, за тотъ же срокъ, соответствующее возрастаніе капитала выразилось лишь въ цифрѣ 3 милл. рублей.

Представитель Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги *К. И. Лапшинскій* заявилъ, что, по его мнѣнію, первоначально необходимо установить точный перечень производствъ, на которыя будетъ распространяться право пользования пониженнымъ тарифомъ на перевозку потребной имъ соли. Въ такой перечень могутъ войти лишь тѣ производства, которыя занимаются химическою переработкою соли, затѣмъ стеклянное производство и металлургія. Что же касается кожевеннаго производства, то имѣющій мѣсто въ этомъ производствѣ процессъ посолки кожъ врядъ-ли можетъ быть относимъ къ химическимъ процессамъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ и посолку животныхъ и растительныхъ продуктовъ придется отнести къ категоріи химическихъ процессовъ.

Что касается способа установленія пониженнаго тарифа, то *К. И. Лапшинскій*, въ цѣляхъ сохраненія существующихъ тарифныхъ соотношеній, полагалъ цѣлесообразнымъ установить

скидку съ дѣйствующихъ общихъ и исключительныхъ тарифовъ, примѣрно, въ размѣрѣ 20—25 %, съ тѣмъ, однако, чтобы получающіяся, такимъ образомъ, пудовертныя ставки не были ниже $\frac{1}{100}$ коп.

По вопросу о гарантіяхъ правильности примѣненія пониженныхъ тарифовъ К. И. Лапшинскій полагалъ, что интересы желѣзныхъ дорогъ могутъ быть до извѣстной степени ограждены слѣдующею системою. Грузополучатель, желающій воспользоваться скидкой съ нормальнаго тарифа, подаетъ дорогѣ отправленія подробное заявленіе съ указаніемъ станцій отправленія и назначенія груза, фирмы грузополучателя, количества соли и цѣли, для которой требуется соль. Затѣмъ, грузохозяинъ, получивъ отъ фабричной инспекціи удостовѣреніе въ томъ, что изъ перевезенной по даннымъ документамъ соли извѣстное количество дѣйствительно подвергнуто химической переработкѣ, обращается къ желѣзной дорогѣ съ просьбою о возвратѣ ему части провозной платы. Детальныя правила примѣненія тарифа могли бы быть установлены Общимъ Конвенціоннымъ Съѣздомъ.

Къ мнѣнію К. И. Лапшинскаго о размѣрахъ пониженія тарифа и организациі надзора за правильнымъ примѣненіемъ такового тарифа присоединились представители Правленія Общества Владикавказской желѣзной дороги С. М. Петерсонъ и Правленія Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги В. А. Романъ.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ к. а. В. А. Балашовъ, съ своей стороны, полагалъ, что установленіе процентныхъ скидокъ на всѣхъ разстояніяхъ не внесетъ сколько нибудь существенныхъ измѣненій въ положеніи химической промышленности, а лишь улучшить и безъ того исключительно благоприятное положеніе завода «Любимовъ, Сольве и К^о». Поэтому необходимо установить скидку лишь для отправокъ на дальнія разстоянія, примѣрно на разстоянія не менѣе 500—600 верстъ и въ размѣрѣ не свыше 25 %.

По вопросу объ объемѣ тарифа к. а. В. А. Балашовъ отмѣтилъ, что подъ понятіе химической переработки соли должна подводиться такая ея переработка, при которой самое вещество соли претерпѣваетъ существенныя измѣненія. Поэтому является необходимымъ, во избѣжаніе произвольныхъ толкованій тарифа, точное перечисленіе въ немъ производствъ, коимъ предоставляется право пользованія тарифными льготами. Пополненіе подобнаго перечня желательнo производить лишь по разсмотрѣннн каждому возбуждаемаго въ этомъ направленіи вопроса Тарифными Учрежденіями въ установленномъ порядкѣ.

Къ мнѣнію В. А. Балашова о предоставленіи скидокъ лишь отправкамъ на разстояніяхъ не менѣе 500—600 верстъ присоединились также и представители дорогъ Московско-Казанской Г. Г. Кобылинскій и Рязанско-Уральской К. И. Лапшинскій.

По вопросу о нормахъ дополнительныхъ сборовъ по перевозкамъ соли Совѣщаніе выразило единогласное пожеланіе объ оставленіи названныхъ сборовъ въ настоящихъ ихъ размѣрахъ.

Дополнительные
сборы.

Срокъ введенія въ дѣйствіе результатовъ пересмотра.

По вопросу о срокѣ введенія въ дѣйствіе новыхъ тарифовъ въ случаѣ, если Тарифныя Учрежденія признають необходимымъ внести въ дѣйствующіе нынѣ тарифы какія либо измѣненія, членами Совѣщанія было высказано пожеланіе о томъ, чтобы новый тарифъ былъ введенъ въ дѣйствіе не ранѣе 1 ноября 1912 г.

Заключенія Совѣщанія.

По выслушаніи изложеннаго *Предсѣдатель*, признавая вопросъ о желательныхъ измѣненіяхъ въ тарифахъ на перевозку соли достаточно выясненнымъ, сдѣлалъ краткій обзоръ высказанныхъ въ настоящемъ совѣщаніи заявленій и пожеланій.

По общему вопросу о желательности какихъ либо измѣненій въ общей схемѣ тарифа на соляные грузы въ Совѣщаніи обнаружилось стремленіе со стороны промышленности къ возвращенію къ тарифу, дѣйствовавшему до 1 октября 1906 года. Желѣзныя дороги возражали противъ такой мѣры отчасти въ виду ея невыгодности, отчасти же, и это главнымъ образомъ, базируя свои возраженія на установившихся высокихъ цѣнахъ на соль, поддерживаемыхъ на этомъ уровнѣ путемъ искусственныхъ мѣропріятій со стороны промышленности. По мнѣнію представителей желѣзныхъ дорогъ, просимое пониженіе тарифа на 2 к. съ пуда нисколько не отразилось бы на цѣнахъ соли, а повело бы лишь къ излишнему обогащенію солепромышленности за счетъ желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу о тарифахъ на соль отдѣльныхъ раіоновъ, представители торгово-промышленныхъ организацій выразили пожеланіе о сохраненіи установившихся тарифныхъ соотношеній между соледобывающими раіонами въ цѣляхъ сохраненія каждымъ изъ этихъ раіоновъ пріобрѣтенныхъ ими рынковъ.

Въ частности, по вопросамъ о тарифахъ на отдѣльную соль въ Совѣщаніи было высказано слѣдующее.

Присивашская, евпаторійская и одесская солепромышленность, не возбуждая новыхъ ходатайствъ въ отношеніи перевозокъ соли на дороги Европейской Россіи, ходатайствовали о сохраненіи дѣйствующихъ тарифовъ и объ увеличеніи для одесской и евпаторійской соли скидки съ тарифа отъ Одессы еще на 1,41 коп. съ пуда. Представители же торговыхъ организацій городовъ Балтійскаго побережья, въ цѣляхъ уменьшенія издержекъ транспорта до внутреннихъ пунктовъ, находили необходимымъ установленіе пониженныхъ тарифовъ отъ балтійскихъ портовъ внутрь страны на разстояніяхъ до 400—500 верстъ. Такое пожеланіе не встрѣтило сочувствія со стороны желѣзныхъ дорогъ, признававшихъ невыгоднымъ для себя отвлеченіе груза на смѣшанный желѣзнодорожно-водный путь. Наоборотъ, въ цѣляхъ устраненія вредной конкуренціи воднаго пути представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ находилъ нужнымъ установленіе навигаціоннаго тарифа отъ Одессы до Влоцлавска для привлеченія на русскій рельсовый путь соли, идущей нынѣ черезъ Данцигъ.

Тарифы на донецкую соль, по мнѣнію представителей солепромышленности этого раіона, не нуждаются въ измѣненіяхъ. Съ такимъ положеніемъ не согласился представитель Рязан-

ско-Уральской желѣзной дороги, наиболѣе заинтересованной въ перевозкѣ баскунчакской соли. По мнѣнію сего представителя, раздѣляемаго и представителемъ Владикавказской желѣзной дороги, для перевозокъ соли по общему тарифу могли бы существовать не одна, а нѣсколько схемъ съ нѣкоторымъ повышеніемъ для донецкой и пониженіемъ для другихъ, конкурирующихъ съ нею солей. При этомъ были сдѣланы ссылки на неучтенное предыдущими пересмотрами пониженіе тарифа на донецкую соль, приблизительно на $1\frac{1}{2}$ коп., получившееся отъ сокращенія разстояній ея перевозки вслѣдствіе открытія линіи Лозовая—Полтава—Кіевъ—Ковель.

Вопросъ о тарифахъ на соль другихъ раіоновъ, какъ пермская, илецкая, закавказская и пот. д., не вызвалъ особыхъ разногласій. Солепромышленность названныхъ раіоновъ признавала достаточнымъ нѣкоторое пониженіе главнымъ образомъ для перевозокъ въ Сибирь.

Большой интересъ былъ обнаруженъ Совѣщаніемъ къ вопросу о снабженіи солью рынковъ Дальнаго и Ближняго Востока. Въ означенномъ вопросѣ солепромышленность находила необходимымъ установленіе экспортнаго тарифа черезъ черноморскіе порты въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, съ чѣмъ соглашался представитель Владикавказской жел. дор., большинство же желѣзныхъ дорогъ полагали достаточнымъ ограничиться пониженіемъ до $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты.

По вопросу объ установленіи пониженныхъ тарифовъ на перевозку соли, предназначенной для химической переработки, Совѣщаніе, за малыми исключеніями, признавало въ принципѣ установленіе подобнаго тарифа необходимымъ, въ отношеніи же размѣровъ пониженія возникли нѣкоторыя разногласія, такъ какъ промышленность находила нужнымъ установленіе для такихъ перевозокъ тарифа не выше дифференціала № 38, желѣзныя же дороги не находили возможнымъ пойти на большіе уступки, чѣмъ скидка въ 20—25% съ общаго и исключительныхъ тарифовъ при перевозкахъ по свидѣтельствамъ фабричнаго и горнаго надзора, причемъ нѣкоторые представители желѣзныхъ дорогъ признавали желательнымъ ограничить примѣненіе этой скидки лишь разстояніями не менѣе 500—600 верстъ.

Пояснивъ, что результаты настоящаго Совѣщанія будутъ подвергнуты обсужденію Тарифныхъ Учрежденій въ установленномъ порядкѣ, *Предсѣдатель* поблагодарилъ присутствующихъ и объявилъ занятія Совѣщанія законченными.

Общія перевозки соли по общему тарифу (по поясамъ пробѣга въ 25, 50 и 100 верстѣ).

На разстояніяхъ (въ верстахъ).	Количество перевозокъ (въ тыс. пудовъ).						Среднія разстоянія (въ верстахъ).				Среднія платы (въ коп. съ пуда).				Пробѣгъ (въ тысячахъ пудо- верстѣ).				Выручка (въ рубляхъ).			
	1898 г.	1900 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.
1— 25 . . .	569	919	469	771	769	420	13	13	13	13	0,29	0,29	0,43	0,43	5.665	9.301	9.318	5.040	1.274	2.083	3.103	1.686
26— 50 . . .	800	1.319	1.251	1.360	860	1.395	37	37	37	37	0,82	0,82	1,23	1,23	46.713	50.676	32.248	51.615	10.344	11.225	10.849	17.321
51— 75 . . .	820	1.098	2.566	1.402	10.002	1.856	62	62	62	62	1,38	1,38	2,07	2,07	159.316	87.196	620.381	178.484	35.452	19.405	207.109	27.393
76— 100 . . .	1.269	1.402	1.412	1.538	1.558	1.815	87	87	87	87	1,93	1,93	2,90	2,90	123.051	134.095	135.753	157.675	27.314	29.753	45.247	52.602
101— 125 . . .	872	1.111	1.282	1.107	1.036	9.395	112	112	112	112	2,49	2,49	3,73	3,73	143.928	124.253	116.107	1.051.091	31.990	27.619	38.680	349.404
126— 150 . . .	986	1.046	1.457	1.250	1.427	1.437	137	137	137	137	3,04	3,04	4,57	4,57	200.038	171.448	195.881	197.442	44.419	38.091	65.328	65.930
151— 175 . . .	808	1.199	1.563	1.313	1.593	1.095	162	162	162	162	3,60	3,60	5,40	5,40	257.247	212.904	258.380	177.430	56.336	47.308	86.116	66.518
176— 200 . . .	1.233	1.156	1.466	1.626	1.332	1.683	187	187	187	187	4,16	4,16	6,16	6,16	274.962	304.737	249.309	314.986	61.112	67.758	82.097	102.983
201— 250 . . .	2.015	1.681	2.040	1.791	1.514	3.783	225	225	225	225	5,00	5,00	7,00	7,00	459.000	402.975	340.650	850.406	99.883	89.550	105.980	265.000
251— 300 . . .	3.512	3.298	3.726	2.482	2.352	2.880	275	275	275	275	6,11	6,11	8,11	8,11	1.024.650	682.650	646.800	791.496	227.662	151.651	190.746	210.101
301— 350 . . .	1.717	1.637	1.883	2.303	2.895	2.688	325	325	325	325	7,22	7,22	9,22	9,22	512.975	748.475	940.875	875.300	135.951	166.276	266.918	243.493
351— 400 . . .	1.392	1.651	1.724	1.571	1.775	1.982	375	375	375	375	8,33	8,33	10,33	10,33	646.500	589.125	665.620	745.106	143.610	131.066	183.357	200.707
401— 450 . . .	1.351	1.391	1.576	1.380	1.540	1.917	425	425	425	425	9,31	9,31	11,31	11,31	669.800	586.500	653.508	811.941	146.725	128.479	173.350	214.406
451— 500 . . .	1.991	2.347	2.145	1.992	2.334	2.711	475	475	475	475	10,08	10,08	12,08	12,08	1.018.875	946.300	1.108.650	1.286.833	215.962	200.524	281.650	327.122
501— 550 . . .	1.873	2.026	2.071	1.701	1.610	1.564	525	525	525	525	10,85	10,85	12,85	12,85	1.087.275	893.025	845.150	821.892	224.164	184.037	206.471	220.407
551— 600 . . .	1.749	1.903	1.652	1.271	1.353	1.660	575	575	575	575	11,62	11,62	13,62	13,62	949.900	730.825	776.975	944.311	191.662	147.370	183.143	240.322
601— 650 . . .	907	966	959	643	1.065	1.233	625	625	625	625	12,38	12,38	14,38	14,38	599.375	401.875	665.625	772.809	117.854	79.304	152.563	176.713
651— 700 . . .	1.027	960	1.122	742	977	1.287	675	675	675	675	13,15	13,15	15,15	15,15	757.280	500.850	659.675	861.300	146.254	96.734	147.283	193.311
701— 750 . . .	872	650	883	707	744	981	725	725	725	725	13,92	13,92	15,92	15,92	640.225	512.575	539.400	352.820	120.333	96.644	117.194	159.193
751— 800 . . .	1.302	1.000	1.008	815	923	626	775	775	775	775	14,69	14,69	16,69	16,69	781.200	631.625	717.325	485.150	146.381	118.194	152.474	100.996
801— 850 . . .	523	578	735	634	793	925	825	825	825	825	15,46	15,46	17,46	17,46	606.375	523.050	654.225	763.125	112.970	96.201	137.858	160.291
851— 900 . . .	722	774	665	528	690	846	875	875	875	875	16,23	16,23	18,23	18,23	581.875	462.000	603.750	741.110	106.265	84.929	124.992	153.744
901— 950 . . .	578	340	326	304	451	483	925	925	925	925	17,00	17,00	19,00	19,00	301.550	281.200	417.175	445.017	55.225	51.680	84.910	91.135
951— 1000 . . .	683	482	370	618	383	515	975	975	975	975	17,77	17,77	19,77	19,77	360.750	602.550	373.425	502.053	65.164	109.820	75.389	100.502
1001— 1100 . . .	1.624	1.514	1.494	1.177	1.223	1.209	1.050	1.050	1.050	1.050	18,92	18,92	20,92	20,92	1.569.887	1.235.850	1.284.150	1.268.937	281.251	219.019	251.352	250.356
1101— 1200 . . .	1.883	1.792	1.593	1.718	1.679	1.672	1.150	1.150	1.150	1.150	20,46	20,46	22,46	22,46	1.837.579	1.975.700	1.930.850	1.921.400	319.224	335.828	362.104	356.201
1201— 1300 . . .	1.355	1.410	1.371	1.199	1.598	1.400	1.250	1.250	1.250	1.250	22,00	22,00	24,00	24,00	1.706.731	1.498.750	1.997.500	1.750.000	290.184	255.305	372.600	327.060

На расстояніях (въ верстахъ).	Количество перевозокъ (въ тысячахъ пудовъ).						Среднія расстоянія.				Среднія платы (въ коп. съ пуда).				Пробѣгъ (въ тысячахъ пудо-верстъ).				Выручка (въ рубляхъ).			
	1898 г.	1900 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.
1301—1400 . . .	2.189	2.230	2.419	1.683	2.070	2.187	1.350	1.350	1.350	1.350	23,54	23,54	25,54	25,54	3.258.874	2.272.050	2.794.500	2.952.216	560.311	391.028	523.728	554.210
1401—1500 . . .	1.089	1.351	1.458	848	1.098	1.254	1.450	1.450	1.450	1.450	25,08	25,08	27,08	27,08	2.114.100	1.229.600	1.592.100	1.818.300	365.546	212.678	297.338	339.583
1501—1600 . . .	950	1.019	789	897	945	850	1.550	1.550	1.550	1.550	26,62	26,62	28,62	28,62	1.222.950	1.390.350	1.464.750	1.306.650	210.032	238.782	270.460	241.478
1601—1700 . . .	172	209	222	207	306	244	1.650	1.650	1.650	1.650	27,71	27,71	29,71	29,71	366.300	341.550	504.900	402.600	61.516	57.360	90.913	72.492
1701—1800 . . .	32	—	—	42	—	—	1.750	1.750	1.750	1.750	28,38	28,38	30,38	30,38	—	73.500	—	—	—	11.919	—	—
1801—1900 . . .	—	—	—	—	17	—	1.850	1.850	1.850	1.850	29,05	29,05	31,05	31,05	—	—	31.450	—	—	—	5.279	—
1901—2000 . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1.950	—	—	—	31,71	—	—	—	1.950	—	—	—	255
2001—2100 . . .	—	—	—	—	—	71	—	—	—	2.050	—	—	—	32,38	—	—	—	145.550	—	—	—	22.990
2101—2200 . . .	—	—	15	—	101	36	2.150	2.150	2.150	2.150	31,05	31,05	33,05	33,05	32.250	—	217.150	77.400	4.658	—	33.381	11.898
2201—2300 . . .	27	—	—	—	23	20	2.250	2.250	2.250	2.250	31,71	31,71	33,71	33,71	—	—	51.750	45.000	—	—	7.753	6.742
2301—2400 . . .	73	—	—	100	22	—	2.350	2.350	2.350	2.350	32,38	32,38	34,38	34,38	—	236.700	51.700	—	—	31.560	7.563	—
2401—2500 . . .	—	11	—	—	28	15	2.450	2.450	2.450	2.450	33,05	33,05	35,05	35,05	—	—	68.600	36.750	—	—	9.814	5.258
2501—2600 . . .	—	—	27	25	30	32	2.550	2.550	2.550	2.550	33,71	33,71	35,71	35,71	68.850	63.750	76.500	81.600	9.102	8.428	10.713	11.427
2601—2700 . . .	—	—	—	—	19	—	2.650	2.650	2.650	2.650	34,38	34,38	36,38	36,38	—	—	50.350	—	—	—	6.912	—
2701—2800 . . .	—	—	—	—	—	24	—	—	—	2.750	—	—	—	37,05	—	—	—	66.000	—	—	—	8.971
2801—2900 . . .	—	41	40	32	78	89	2.850	2.850	2.850	2.850	35,71	35,71	37,71	37,71	114.000	91.200	222.300	253.650	14.284	11.427	29.414	33.562
2901—3000 . . .	—	—	—	49	—	13	2.950	2.950	2.950	2.950	36,38	36,38	38,38	38,38	—	146.608	—	38.350	—	19.546	—	4.983
3001—3100 . . .	—	17	13	23	9	27	3.050	3.050	3.050	3.050	37,05	37,05	39,05	39,05	39.650	70.150	27.450	82.350	4.817	8.522	3.515	10.544
3301—3400 . . .	—	—	—	—	—	22	—	—	—	3.350	—	—	—	41,05	—	—	—	73.700	—	—	—	9.031
3401—3500 . . .	—	14	15	—	26	9	3.450	3.450	3.450	3.450	39,71	39,71	41,71	41,71	51.750	—	89.700	31.050	5.956	—	10.845	3.754
3601—3700 . . .	—	—	43	22	51	63	3.650	3.650	3.650	3.650	41,05	41,05	43,05	43,05	156.950	80.300	186.150	229.950	17.652	9.031	21.956	27.122
3801—3900 . . .	—	39	23	—	21	—	3.850	3.850	3.850	3.850	42,38	42,38	44,38	44,38	88.550	—	80.850	—	9.747	—	9.320	—
3901—4000 . . .	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3.950	—	—	—	45,05	—	—	—	11.850	—	—	—	1.352
4201—4300 . . .	—	—	—	—	20	—	4.250	4.250	4.250	4.250	45,05	45,05	47,05	47,05	—	—	85.000	—	—	—	9.410	—
4401—4500 . . .	—	—	—	—	18	—	4.450	4.450	4.450	4.450	46,38	46,38	48,38	48,38	—	—	80.100	—	—	—	8.708	—
4701—4800 . . .	—	—	—	—	30	37	4.750	4.750	4.750	4.750	48,38	48,38	50,38	50,38	—	—	144.000	175.750	—	—	15.213	17.575
4801—4900 . . .	—	—	—	—	28	29	4.850	4.850	4.850	4.850	49,05	49,05	51,05	51,05	—	—	135.800	140.650	—	—	14.294	14.065
5001—5100 . . .	—	—	—	—	27	68	5.050	5.050	5.050	5.050	50,38	50,38	52,38	52,38	—	—	136.350	343.400	—	—	14.143	34.340
5101—5200 . . .	—	—	—	—	66	33	5.150	5.150	5.150	5.150	51,05	51,05	53,05	53,05	—	—	339.900	169.950	—	—	35.013	16.995
Итого . . .	38.965	40.581	43.873	37.871	49.509	54.585	566	562	523	506	10,66	10,53	11,11	11,22	24.836.946	21.296.268	25.870.055	27.609.435	4.678.586	3.986.124	5.544.548	6.123.524

Общая перевозка соли по исключительным тарифам (по поясам пробѣга въ 25,50 и 100 вер.).

На разстояніяхъ (въ верстахъ).	Количество перевозокъ (въ тысячахъ пудовъ).					Среднія разстоянія.				Среднія платы (въ коп. съ пуда).				Пробѣгъ (въ тысячахъ пудо-верстъ).				Выручка (въ рубляхъ).					
	1898 г.	1900 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.	
1— 25 . . .	—	—	—	—	640	613	—	—	12	12	—	—	0,42	0,42	—	—	7,680	7,356	—	—	2,688	2,575	
26— 50 . . .	—	—	—	—	42	—	—	—	44	—	—	—	2,00	—	—	—	1,848	—	—	—	840	—	
51— 75 . . .	18.493	22.239	27.019	29.622	24.104	29.080	55	55	54	53	1,82	1,84	2,01	2,01	1.493.891	1.624.203	1.291.667	1.553.932	492.198	546.430	484.844	584.272	
76— 100 . . .	45	40	47	68	60	55	100	95	91	91	4,04	3,40	3,15	3,19	4,700	6,460	5,480	5,015	1,899	2,312	1,888	1,753	
101— 125 . . .	70	56	89	18	220	226	115	123	117	117	4,81	5,08	3,61	3,68	10,242	2,214	25,796	26,461	4,284	914	7,955	8,316	
126— 150 . . .	104	179	652	407	238	201	138	139	129	126	2,48	2,41	1,97	1,26	89,868	56,370	30,780	25,326	16,147	9,796	4,701	2,533	
151— 175 . . .	281	277	294	257	121	40	161	158	159	161	4,62	4,29	5,23	5,08	47,254	40,675	19,227	6,440	13,576	11,014	6,323	2,032	
176— 200 . . .	245	133	152	162	336	291	185	182	182	179	5,43	6,32	4,66	4,66	28,149	29,441	60,994	52,178	8,260	10,231	15,646	13,565	
201— 250 . . .	210	188	178	237	527	483	234	229	221	218	5,89	5,80	6,32	6,23	41,600	54,194	116,391	105,178	10,487	13,753	33,298	30,093	
251— 300 . . .	523	552	925	318	237	208	268	272	264	263	4,75	7,34	7,42	6,99	247,477	86,542	62,679	54,616	43,983	23,366	17,593	14,544	
301— 350 . . .	2.979	2.952	3.404	1.910	2.409	2.284	326	328	323	322	5,29	5,48	7,35	7,31	1.109.644	625.553	777.328	735.628	180.200	104.641	177.071	166.888	
351— 400 . . .	305	442	327	339	420	217	377	374	372	366	7,33	7,22	7,96	8,99	123,316	126,678	156,356	79,519	23,956	24,486	33,432	19,499	
401— 450 . . .	1.182	634	436	811	491	510	421	422	420	421	7,95	6,06	6,88	7,07	183,551	342,203	206,458	214,680	34,664	49,117	33,767	36,069	
451— 500 . . .	312	272	233	221	147	281	486	478	478	474	9,25	9,37	9,62	9,61	113,344	105,662	70,197	133,267	21,559	20,705	14,139	26,992	
501— 550 . . .	202	227	180	93	102	46	529	537	540	543	10,31	10,78	11,12	11,35	95,279	49,911	55,086	24,968	18,566	10,022	11,322	5,219	
551— 600 . . .	297	412	346	176	259	469	577	570	560	583	9,83	10,37	11,49	9,14	199,761	100,377	145,025	273,477	33,999	18,249	29,762	42,871	
601— 650 . . .	86	68	61	134	205	137	625	635	638	644	9,90	11,04	12,74	12,84	38,125	85,125	130,838	88,245	6,039	14,799	26,194	17,592	
651— 700 . . .	360	279	230	154	582	482	672	675	682	680	12,39	12,50	13,76	12,97	154,585	103,950	396,965	327,546	28,500	19,250	80,081	62,524	
701— 750 . . .	44	34	120	17	2,564	37	722	716	736	725	13,26	10,94	18,29	12,65	86,684	12,172	1,887,583	26,825	15,917	1,860	469,043	4,682	
751— 800 . . .	14	—	14	—	123	187	760	—	759	768	13,63	—	14,60	14,74	10,640	—	93,354	143,681	1,908	—	17,954	27,573	
801— 850 . . .	113	115	93	98	61	65	823	827	825	825	13,44	13,67	14,37	14,04	76,547	81,002	50,325	53,625	12,500	13,393	8,767	9,128	
851— 900 . . .	108	291	221	176	242	248	879	892	879	879	14,03	15,62	14,95	14,38	194,267	156,970	212,767	217,988	31,005	27,494	36,175	35,672	
901— 950 . . .	82	115	67	122	95	112	913	921	937	941	15,70	15,93	17,61	17,85	61,175	112,326	89,018	105,358	10,521	19,431	16,730	19,994	
951—1000 . . .	203	181	174	135	60	61	976	968	961	967	15,59	20,09	17,46	18,66	169,815	130,722	57,660	58,971	27,127	21,463	10,476	11,386	
1001—1100 . . .	314	23	22	40	98	27	1,006	1,021	1,048	1,069	16,05	16,80	19,57	20,54	22,132	40,844	102,675	28,863	3,531	6,720	19,186	5,546	
1101—1200 . . .	243	264	316	86	99	—	1,124	1,106	1,128	—	—	—	17,39	16,35	11,90	—	355,165	95,116	111,625	—	54,947	11,782	—
1201—1300 . . .	—	—	—	—	104	92	—	—	1,238	1,238	—	—	23,82	23,82	—	—	—	128,752	113,896	—	—	24,773	21,914
1301—1400 . . .	—	—	—	—	83	93	—	—	1,328	1,328	—	—	25,20	25,20	—	—	—	110,224	123,504	—	—	20,916	23,436
1501—1600 . . .	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,792
1601—1700 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1,664	1,664	—	—	25,60	25,60	—	—	—	—	—	—	—	—	7,168
1701—1800 . . .	—	—	—	—	28	20	—	—	—	—	—	—	29,65	29,65	—	—	—	—	—	—	—	—	5,120
1801—1900 . . .	—	—	—	—	44	43	—	—	1,866	1,866	—	—	30,28	30,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1901—2000 . . .	—	—	—	—	152	102	—	—	1,960	1,960	—	—	30,28	30,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2001—2100 . . .	—	—	—	—	68	64	—	—	2,019	2,019	—	—	30,68	30,68	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2101—2200 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2201—2300 . . .	—	—	—	—	57	—	—	—	2,259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2301—2400 . . .	—	—	—	—	38	35	—	—	2,377	2,377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2401—2500 . . .	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого . . .	26.815	29.973	35.600	35.601	35.056	36.841	139	114	205	141	3,08	2,76	4,95	3,49	4.957.213	4.068.710	7.187.815	5.196.992	1.095.773	983.507	1.736.833	1.287.587	

Общее количество перевозокъ соли въ тыс. пудовъ (по поясамъ пробѣга въ 500 и болѣе верстъ).

На разстояніяхъ (въ верстахъ).	1898 г.	1900 г.	1902 г.	1904 г.	1909 г.	1910 г.
а) по общему тарифу.						
1— 500	19.335	21.255	24.850	21.886	30.987	35.057
501—1000	9.236	9.679	9.791	8.963	8.989	10.120
1001—1500	8.140	8.217	8.335	6.625	7.668	7.722
1501—5200	1.254	1.350	1.187	1.397	1.865	1.686
б) по исключительнымъ тарифамъ.						
1— 500	24.749	27.964	33.756	34.370	29.992	34.489
501—1000	1.509	1.722	1.506	1.105	4.293	1.844
1001—1500	557	287	338	128	384	212
1501—3000	—	—	—	—	387	296

Копія ходатайства Правленія Акціонернаго Общества Одесскихъ Куяльницко-Хаджибейскихъ соляныхъ промысловъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 12 Мая 1912 года за № 76.

Изъ разосланныхъ печатныхъ «матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку соли въ 1912 году» (стр. 19) видно, что при обсужденіи этихъ тарифовъ въ 1905—6 г. Тарифный Комитетъ признавалъ желательнымъ постепенную, съ теченіемъ времени, отмѣну исключительныхъ тарифовъ, сохранявшихся до того времени въ видѣ переходной мѣры къ общей схемѣ для всѣхъ солей.

Въ виду этого, Правленіе Общества Куяльницко-Хаджибейскихъ соляныхъ промысловъ, заинтересованное въ примѣненіи тарифовъ за №№ 31 и 34 отъ Одесскихъ станцій до станцій Варшавско-Вѣнской, Лодзинской, Привислинскихъ и до станцій уч. Варшава-Малкинъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ,—имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ главнѣйшее обстоятельство, которое выясняетъ, насколько необходимо сохраненіе указанныхъ тарифовъ.

А именно—Правленіе предъявляетъ ниже цифры, изъ которыхъ видно, какъ великъ его заработокъ на пудѣ соли.

Чистый остатокъ въ пользу Общества очевидно связанъ съ продажными цѣнами на соль; цѣны же устанавливаются Обществомъ въ зависимости отъ стоимости производства, отъ урожая даннаго года, отъ имѣющихся запасовъ, отъ спроса и предложенія. Когда производство соли обходится дешевле и когда имѣются запасы, то соль продается Обществомъ по болѣе дешевой цѣнѣ. Когда же производство становится дороже, нѣтъ запасовъ и по независящимъ отъ Общества атмосферическимъ причинамъ нѣтъ урожая, то, само разумѣется, Общество вынуждено продавать соль дороже. Эти факторы и приводили къ исключительнымъ колебаніямъ цѣнъ въ періодъ времени съ 1900 по 1909 годъ. Если, однако, съ 1905 года замѣчается рѣзкій скачекъ въ сторону повышенія продажныхъ цѣнъ на соль, то еще болѣе рѣзкое повышеніе съ этого года наблюдается и на элементы, изъ коихъ слагается собственная стоимость пуда соли.

Такое вздорожаніе сихъ элементовъ и всѣхъ предметовъ первой необходимости, въ томъ числѣ и соли, съ 1905 года объясняется тѣмъ, что въ этомъ году произошли всѣмъ памятная народная волненія и забастовки, слѣдствіемъ которыхъ явилось сокращеніе на 4 часа рабочаго дня, увеличеніе на 50% заработной платы и почти на столько же предметовъ и орудій производства (подробности приведены ниже).

Послѣдствія удара, нанесеннаго событіями 1905 года всей промышленности и общій экономической кризисъ еще не миновали, рабочій день не увеличился и заработная плата не уменьшилась; напротивъ того съ 1905 года рабочій людъ сталъ сознательно относиться къ своимъ правамъ на косвенное участіе въ прибыляхъ капиталистовъ-предпринимателей и его требованія объ улучшеніи быта приходится удовлетворять, удовлетвореніе же таковыхъ сопряжено съ крупными расходами и поэтому о пониженіи цѣнъ на соль пока не можетъ быть и рѣчи, тѣмъ болѣе—на соль Акціонернаго Общества Одесскихъ соляныхъ промысловъ, дѣла котораго, вслѣдствіе постигшаго въ 1909 году промысла наводненія, вслѣдствіе трехъ лѣтъ неурожая и отсутствія всякихъ запасовъ соли, находятся вновь въ состояніи близкомъ къ кризису.

Далѣе приводятся данныя о стоимости Обществу крупной и молотой соли и продажныя цѣны, вырученныя за время съ 1900 по 1911 годъ:

Годы.	Стоимость 0-ву пуда крупной соли франко ст. Кузьянникъ.	Стоимость 0-ву пуда молотой соли.	Выручено за пудъ соли.	
			Крупной.	Молотой.
К о п ѣ й к и.				
1900	7,51	9,54	7,11	11,5
1901	7,61	9,63	7,35	11,16
1902	7,16	9,59	7,00	10,93
1903	7,40	9,42	6,8	11,7
1904	7,15	8,80	6,7	11,7
1905	6,39	8,79	6,7	12,4
1906	7,64	10,88	7,6	12,8
1907	9,38	12,22	9,0	15,8
1908	9,53	12,79	9,5	16,3
1909—11	11,26	14,11	10,8	17,7

Всѣ показанныя цифры основаны на отчетахъ и книгахъ Акціонернаго Общества, которыя ведутся по правиламъ бухгалтеріи и ревизуются представителями Правительства, города Одессы, Товарищества владѣльцевъ Соляныхъ Промысловъ и акціонеровъ въ очередныхъ Общихъ Собраніяхъ.

Если же за симъ расчленимъ стоимость соли, напримѣръ за 1911 годъ, по отдѣльнымъ счетамъ расходовъ, то получается слѣдующее:

	Крупная соль. Молотая соль.	
	Копѣйки.	
Стоимость добычи: укладка и наливка бассейновъ, ремонтъ ихъ и вывoločка	2,240	2,240
Содержаніе и ремонтъ мельницы и отпускъ молотой соли	—	3,574
Отвѣска и нагрузка крупной соли	0,728	—
Содержаніе и ремонтъ желѣзной дороги *), паровоза и станц. расходы	0,594	0,594
Ремонтъ строеній, содержаніе лошадей больницы .	0,662	0,662
Содержаніе служащихъ и вознагражденіе Членовъ Правленія	1,093	1,093
Попудная и арендная платы и налоги	3,317	3,317
Общіе расходы, куртажъ, вознагражденіе повѣренными и проч.	0,518	0,518
Убытки отъ потери стоимости инвентаря и амортизація имущества	2,111	2,111
Итого	11,26	14,11

*) Солевозная вѣтвь (вдоль лимана) частнаго пользованія, эксплуатируемая Об-вомъ, имѣетъ протяженіе около 11 верстъ.

Съ цѣлью болѣе детальной обрисовки вздорожанія рабочихъ рукъ и другихъ статей расходовъ до волненій 1905 года и стоимости ихъ за послѣднее время приведена особая таблица, за 1904-ый годъ и за 1909—11 года—отдѣльно для Куяльника и отдѣльно для Пересыпи.

А) На Куяльникѣ.

Годы.	Нагрузка молотой въ вагоны.	Нагрузка крупной въ вагоны.	Доставка крупной на мельницу.	Выволочка на одной са- женн соли.	Поденная плата за работы.	Стоимость угля, матеріал. и мѣшк.	
Разсчетъ за одну тысячу пудовъ.							
1904	1,95	4,00	4,15	21,00	0,80	0,17	0,37
1909—11	3,00	6,00	7,00	26,00	1,00	0,215	0,50

Б) На Пересыпи.

Годы.	Доставка съ Порта.	Погрузка въ вагоны.	Рабочія руки.	Стоимость угля, матеріал. и мѣшковъ.	
Разсчетъ на одну тысячу пудовъ.					
1904	6,25	1,20	0,95	0,145	0,37
1909—11	9,50	2,70	1,45	0,18	0,50

Независимо отъ увеличенія заработной платы уменьшилась и продолжительность рабочаго дня, а именно съ 10-ти часовъ до 8-ми часовъ.

Изъ этой таблицы видно, что соляная промышленность потерпѣла увеличеніе собственныхъ расходовъ по всѣмъ статьямъ, касающимся рабочихъ рукъ, топлива, матеріаловъ и мѣшковъ.

Вотъ, чѣмъ и объясняется главнымъ образомъ повышеніе попудной выручки Акціонернаго О-ва К.-Хадж. промысловъ. Но и это послѣднее повышеніе, въ среднемъ, не возмѣстило тѣ приросты расходовъ, которые легли бременемъ на промышленность.

Въ самомъ дѣлѣ, какъ выше показано,

Годы.	Стоимость Обществу пуда соли.		Выручено Обществомъ за пудъ соли.	
	Крупной.	Молотой.	Крупной.	Молотой.
Копѣйки.				
1904	7,15	8,80	6,70	11,70
1909—11	11,26	14,11	10,80	17,70

Убытокъ на крупной соли 7,15 коп.—6,70 к.=0,45 коп. остался почти безъ измѣненія, такъ какъ за время 1909—1911 г. убытокъ этотъ выразился въ суммѣ 11,26 к.—10,80=0,46 к.

Чистая же прибыль по производству молотой соли поднялась съ 11,70 к.—8,80 к.=2,90 к. за 1904 г. до 17,70 к.—14,11 к.=3,59 к. за послѣднее время.

Слѣдовательно потеря на пудѣ крупной соли возмѣщается прибылью на молотой соли.

Но въ виду того обстоятельства, что приходится сбывать крупную соль въ большемъ количествѣ, чѣмъ молотую, (въ среднемъ сбывается 60% крупной и 40% молотой соли),—въ результатѣ оказывается, что чистая прибыль Общества на пудѣ соли въ среднемъ очень незначительна, а именно—на 1000 пудовъ проданной соли получается:

- а) убытокъ 0,46 к. × 600 пуд. = 2 р. 76 к. по крупной соли,
- б) прибыль 3,59 к. × 400 пуд. = 14 р. 36 к. по молотой соли.

Балансъ даетъ прибыль въ размѣрѣ 11 р. 60 к. на тысячу пудовъ, или всего лишь 1,16 к. на пудъ соли.

Выводъ этотъ не оставляетъ сомнѣнiя, что малѣйшее ухудшенiе тарифныхъ соотношенiй между Донецкою и Одесскою солями въ Привислинскомъ краѣ приведетъ Одесскую соль къ необходимости окончательно уступить этотъ рынокъ сбыта, такъ какъ уменьшать продажныя цѣны за счетъ ухудшенiя тарифныхъ разницъ Одесская соль рѣшительно не въ состоянii при такой ничтожной прибыли на пудъ соли (1,16 коп), которая выше показана.

Правленiе добавляетъ къ этому, что весь его среднiй чистый заработокъ на пудъ соли, выразившiйся въ скромной цифрѣ 1,16 коп., ниже даже того пониженiя тарифа, которымъ воспользовалась Донецкая соль съ 1901 и 1905 годовъ только потому, что въ 1901 году Кiево-Полтавская линiя понизила схемную плату для главной станцiи отправленiя Донецкой каменной соли на 0,31 коп., а съ 1905 года линiя Кiевъ-Сарны-Ковель понизила схемную плату для той же соли еще на 1,10 коп. съ пуда, т. е. въ суммѣ пониженiе провозной платы изъ за сокращенiя транзитнаго разстоянiя до станцiй Привислинскаго края составило 1,41 коп. съ пуда.

Это неблагопрiятное для Одесскихъ промысловъ обстоятельство указано уже было съ подробными подсчетами въ поданномъ въ Департаментъ въ 1906 году прошенiи Предсѣдателя Правленiя Общества Куяльницко-Хаджибейскихъ промысловъ, М. Ѳ. Лузанова.

Въ данный же моментъ Правленiе позволяетъ себѣ еще сказать, что на равную сумму въ 1,41 коп. ухудшилось и тарифное соотношенiе между конкурирующими солями, что и привело Общество Одесскихъ промысловъ къ цѣлому ряду потерь отдѣльныхъ рынковъ сбыта соли за невозможностью понижать продажныя цѣны на 1,41 к. тогда, когда весь чистый заработокъ Общества равенъ лишь 1,16 коп.

Въ виду всего сказаннаго Правленiе имѣетъ честь подтвердить свое ходатайство о сохраненiи исключительныхъ тарифовъ на соль отъ Одесскихъ станцiй,—тѣмъ болѣе, что въ пользу такого рѣшенiя говорятъ интересы не только Одесской солепромышленности, но и интересы Привислинскаго края, ибо опасно представлять край одной лишь Донецкой соли безъ всякихъ конкурентовъ, а также и интересы самихъ дорогъ, ибо соль по отправкѣ изъ Одессы является выгоднымъ для нихъ обратнымъ грузомъ при громадномъ требованii вагоновъ для экспорта хлѣба.

Копія докладной записки уполномоченнаго солепромышленниковъ Присивашскаго раіона Ю. М. Сарача на имя г. Директора Горнаго Департамента (препровождена въ Департаментъ желѣзнодорож. дѣлъ при отношеніи Горнаго Департамента отъ 13 Января 1911 г. за № 115).

Въ объяснительной запискѣ Горнаго Департамента къ предстоящему совѣщанію 10 Декабря 1910 года «объ измѣненіи и дополненіи постановленій Уст. Горн., касающихся сдачи въ аренду казенныхъ соляныхъ источниковъ» правильно указанъ фактъ упадка солепромышленности въ Присивашскомъ раіонѣ, несмотря на кажущееся будто бы ея процвѣтаніе за послѣдніе годы и вскользь даже указанъ дѣйствительный виновникъ этого упадка: конкуренція со стороны донецкой каменной соли. Намѣченными измѣненіями и дополненіями Уст. Горн. Департаментъ предполагаетъ достигнуть тройной цѣли: добиться дѣйствительнаго выполненія арендаторами казенныхъ соляныхъ источниковъ ихъ обязательствъ предъ горнымъ вѣдомствомъ, поддержанія нормальныхъ цѣнъ на мѣстахъ добычи и рынкахъ ея сбыта и, наконецъ, увеличенія количества соли казенныхъ промысловъ, поступающей на рынки.

Не касаясь пока оцѣнки предложенныхъ Горнымъ Департаментомъ мѣръ для достиженія первыхъ двухъ цѣлей, т. е. выполненія арендаторами своихъ обязательствъ и урегулированія цѣнъ на соль, постараюсь выяснитъ вопросъ: достаточны ли намѣченныя Горнымъ Департаментомъ мѣры для удовлетворительнаго разрѣшенія поставленной имъ, въ отношеніи Присивашскаго раіона, третьей задачи — увеличенія сбыта соли. Отвѣтъ могу дать только отрицательный.

Корень зла для Присивашской солепромышленности кроется въ невыгодныхъ тарифныхъ условіяхъ, въ какихъ находится эта солепромышленность, благодаря своему географическому расположенію и единственной линіи Южныхъ жел. дорогъ, обслуживающей этотъ раіонъ. Присивашскіе солепромышленники вынуждены отправлять всю добываемую ими соль на рынки сбыта по единственной упомянутой желѣзной дорогѣ, и то по направленію съ Юга на Сѣверъ, такъ какъ на Югѣ, у самыхъ морскихъ портовъ, находятся Евпаторійскіе, Феодосійскіе и Керченскіе соляные промыслы, конкуренція съ которыми, въ виду ихъ мѣстоположенія, немислима. Екатеринославская и Херсонская губерніи, граничащія съ Таврической, представляютъ очень ничтожные рынки для употребленія Присивашской соли, такъ какъ эти губерніи снабжаются почти исключительно своими собственными соляными промыслами — Донецкими и Одесскими. Вся Присивашская соль, поэтому, направляется исключительно за предѣлы этихъ двухъ губерній во внутреннія и сѣверо-западные губерніи. Часть этой

соли, направляясь въ Нижнеднѣпровскъ, поступаетъ на водный путь и слѣдуетъ далѣе вверхъ по Днѣпру и его притокамъ; остальная же соль, направляясь черезъ Лозовую-Полтаву и Мерефу, слѣдуетъ далѣе по желѣзнымъ дорогамъ на рынки сбыта. Слѣдовательно, единственнымъ узловымъ пунктомъ, отъ котораго Присивашская соль можетъ быть направлена на тяготеющіе къ ней рынки сбыта, при сплошномъ желѣзнодорожномъ слѣдованіи, является ст. Лозовая. Тутъ то и заключается весь трагизмъ положенія Присивашской солепромышленности, ибо Донецкіе промыслы расположены на 200 верстъ ближе къ ст. Лозовой, и протекающая отсюда разница въ ихъ пользу въ стоимости провоза дѣлаетъ ихъ полновластными хозяевами положенія. Правда, для слѣдующей черезъ Лозовую Присивашской соли установлены исключительные тарифы №№ 7 и 8, дающіе этой соли скидку въ 1,5 коп. съ пуда, но этимъ уравненіе далеко не достигнуто. Остающаяся еще въ пользу Донецкихъ промысловъ тарифная разница, въ 2,22 коп. приблизительно, достаточно гарантируетъ ихъ доминирующее положеніе. Не лучше обстоитъ дѣло и съ той частью соли, которая отправляется на Нижнеднѣпровскъ, откуда по Днѣпру и вновь съ пристаней по желѣзнымъ дорогамъ къ рынкамъ сбыта. Для этой соли существуетъ еще одинъ исключительный тарифъ № 5, дающій скидку въ 2 коп. съ пуда. Но эта скидка аннулирована увеличеніемъ съ 1 Октября 1906 года тарифной ставки на перевозку соли въ 2 коп. съ пуда. Ибо эта соль оплачивается два раза повышеннымъ тарифомъ: при первоначальной отправкѣ со ст. Присивашскаго района до Нижнеднѣпровска и вторично при поступленіи этой соли съ Днѣпровскихъ пристаней вновь на жел. дороги, когда тарифъ примѣняется вновь по первоначальнымъ ставкамъ 33 дифференціала. Результаты на лицо: съ 1907 года сбытъ по Днѣпру Присивашской соли сталъ постепенно еще болѣе сокращаться.

И надо отдать справедливость Донецкимъ солепромышленникамъ: они вполне учли и использовали выгоду своего положенія.

Въ теченіе ряда лѣтъ Донецкіе солепромышленники держали цѣну на каменную соль съ такимъ расчетомъ, чтобы эта цѣна не превышала себѣстоимости производства Присивашской соли, плюсъ разницу тарифа. Такой тактикой со стороны промышленниковъ каменной соли Присивашская солепромышленность была обречена на неминуемую гибель. Ибо, при одинаковой почти стоимости производства Крымской крупной и каменной молотой соли и при упомянутомъ уровнѣ цѣнъ на соль, Крымскимъ солепромышленникамъ пришлось работать безъ пользы, иногда даже на убытокъ, въ то время когда Донецкіе солепромышленники получали изрядную пользу въ видѣ разницы тарифа. Неудивительно поэтому, что Присивашская солепромышленность начала постепенно, но неуклонно падать, производство и сбытъ ея начали сокращаться до минимума, и за ея счетъ начала Донецкая солепромышленность процвѣтать и увеличивать свой сбытъ.

Когда главная цѣль Донецкихъ солепромышленниковъ—

вытѣсненіе Крымской соли—была достигнута, когда изъ однихъ рынковъ крымская соль была вытѣснена окончательно, а на другихъ сбытъ ея былъ доведенъ до минимума, когда крымскіе солепромышленники были окончательно разорены и обезсилены и перестали быть грозными конкуррентами для Донецкихъ солепромышленниковъ, тогда послѣдніе перемѣнили свою тактику и стали постепенно повышать цѣну на свою соль. Донецкіе солепромышленники прекратили на время свой наступательный походъ на Присивашскую соль, потому что размѣръ сбыта въ данное время Присивашской соли не былъ для ихъ сбыта особенно оцутительнымъ, и они рѣшили использовать созданную ими же благоприятную конъюнктуру рынковъ для извлеченія наибольшихъ доходовъ. Увеличенія же, вслѣдствіе поднятія цѣнъ, сбыта Присивашской соли они были вправѣ временно не опасаться, такъ какъ потребитель, долгое время привыкшій къ ихъ соли, которая хотя не отличается качествомъ, но отличается внѣшними преимуществами—она бѣлѣе и суше—не такъ скоро перейдетъ опять на крымскую соль. Чтобы завербовать опять потеряннаго потребителя, Присивашской солепромышленности пришлось бы затратить много энергіи, но для парализованія и попытки со стороны Присивашскихъ солепромышленниковъ въ этомъ направленіи, Донецкіе солепромышленники оставили въ резервѣ свое могучее испытанное средство, основанное на разницѣ тарифовъ. И дѣйствительно, Крымскіе солепромышленники, хорошо помня горькіе уроки прошлаго и дорожа свѣтлыми, сравнительно днями настоящаго, вынуждены были довольствоваться тѣмъ минимумомъ сбыта, который еще остался въ ихъ распоряженіи, не пытаясь увеличить его изъ опасенія разсердить своихъ властныхъ, болѣе счастливыхъ въ географическомъ отношеніи, Донецкихъ конкуррентовъ и радуясь тому сравнительно благополучію, которое выпало временно на ихъ долю, благодаря чужой волѣ.

Къ этому именно періоду и относятся всѣ тѣ явленія Присивашской солепромышленности, которыя отмѣчены въ объяснительной запискѣ. Изъ всего вышензложеннаго явствуетъ, что для созданія благоприятныхъ условій для Присивашской солепромышленности увеличить свой сбытъ и, слѣдовательно, увеличить добычу эксплуатируемыхъ и эксплуатаціи новыхъ казенныхъ соляныхъ источниковъ въ Крыму, необходимо поставить Присивашскіе промыслы въ одинаковыя условія свободной конкуренціи съ Донецкими промыслами, а это послѣднее можетъ быть достигнуто единственно и исключительно при тарифномъ уравненіи обоихъ раіоновъ, т. е. при скидкѣ въ пользу Присивашской соли, слѣдуемой на Лозовую и Мерепу, кромѣ скидки по исключ. тарифамъ №№ 7 и 8, еще 2,22 коп. съ пуда и при освобожденіи соли, отправляемой по Днѣпру и поступаемой съ Днѣпровскихъ пристаней вторично на желѣзныя дороги для дальнѣйшаго слѣдованія, отъ вторичной оплаты груза увеличеннымъ съ 1 Октября 1906 года тарифомъ.

Только тогда, когда Крымскіе солепромышленники будутъ поставлены въ одинаковыя со своимъ главнымъ конкуррен-

томъ—Донецкими солепромышленниками—тарифныя условія, когда, вслѣдствіе этого, они освободятся изъ-подъ опеки и подчиненности послѣдней и перестанутъ бояться за завтрашній день,—тогда только тѣ или другія мѣропріятія, направленныя къ поднятію солепромышленности Присивашскаго раіона и увеличенію сбыта ея, могутъ имѣть желанный успѣхъ; внѣ же тарифнаго уравненія можно напередъ сказать, что наилучшія и наицѣлесообразнѣйшія измѣненія въ условіяхъ сдачи въ аренду казенныхъ соляныхъ источниковъ къ конечной желанной цѣли не приведутъ. Ибо, пока въ рукахъ Донецкихъ солепромышленниковъ останется это грозное средство воздѣйствія на Крымскихъ солепромышленниковъ, первые всегда будутъ диктовать послѣднимъ свои условія, и послѣдніе будутъ вынуждены волей-неволей имъ подчиняться.

На губительное вліяніе неравенства тарифовъ на Присивашскую солепромышленность нами было указано на двухъ совѣщаніяхъ, бывшихъ въ 1898 и 1905 годахъ при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, также въ двухъ докладныхъ запискахъ, поданныхъ нами въ 1908 году на имя Г. Министра Торговли и Промышленности, но, къ сожалѣнію, наши справедливыя домогательства до сихъ поръ не были уважены.

Характерно, что почти при каждомъ нашемъ ходатайствѣ объ уравненіи тарифовъ послѣдовало контръ-ходатайство съ стороны Донецкихъ солепромышленниковъ объ уничтоженіи и существующихъ исключительныхъ тарифовъ для Присивашской соли.

Мы надѣемся, что хотя теперь справедливость нашихъ домогательствъ будетъ въ достаточной степени оцѣнена, и въ интересахъ какъ казны, такъ и Присивашской солепромышленности вообще, будутъ приняты соответствующія мѣры къ устраненію существующаго неравенства тарифовъ для Донецкой и Присивашской солей.

Копія отношенія Управленія желѣзныхъ дорогъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 6 марта 1912 года, за № 7181/5077.

На повагонную перевозку соли каменной и поваренной отъ станцій Южныхъ жел. дорогъ: Таганашъ, Сивашъ, Чонгаръ, Джимбулукъ, Сальково, Ново-Алексѣевка, Сокологорное, Геническъ и Джанкой до нѣкоторыхъ станцій Южныхъ и другихъ дорогъ сѣти установлены исключительные тарифы за №№ 7, 8, 9 и 10 (Отдѣлъ В Части II Общаго Тарифа по группѣ 101).

Въ настоящее время Начальникъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, рапортомъ отъ 22/24 февраля с. г., за № 84312, увѣдомилъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ о поступившемъ отъ солепромышленника К. К. Рабиновича ходатайствѣ о включеніи въ означенные тарифы станцій Владиславовка и Исламъ-Терекъ, вблизи которыхъ теперь открыты соляные промыслы, дающіе въ годъ до 1 милліона пудовъ, причемъ присовокупилъ, что до включенія упомянутыхъ станцій въ исключительные тарифы, проситель, въ виду дороговизны перевозки, не можетъ осуществить отправки соли.

Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что станціи Владиславовка и Исламъ-Терекъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ не были включены въ перечисленные исключительные тарифы лишь только потому, что при установленіи этихъ тарифовъ при названныхъ станціяхъ не имѣлось соляныхъ промысловъ и слѣдовательно онѣ не отправляли этого груза, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, признавая означенное ходатайство вполне заслуживающимъ уваженія, имѣетъ честь покорнѣйше просить Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не отказать внести означенный вопросъ на разсмотрѣніе Тарифнаго Комитета въ возможно непродолжительномъ времени и о послѣдующемъ не оставить увѣдомленіемъ.

Копія прошенія уполномоченнаго отъ солепромышленниковъ Одесскаго раіона А. П. Пешинскаго въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 2 мая 1912 года.

Въ виду предстоящаго пересмотра тарифовъ на перевозку соли (по гр. 101), считаю долгомъ въ защиту интересовъ уполномочившихъ меня промышленныхъ фирмъ Одесскаго раіона представить на благоусмотрѣніе Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ нижеслѣдующія обстоятельства.

Въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ отъ Одесскихъ станцій заинтересованы:

1) Акціонерное Общество Куяльнико-Хаджибейскихъ соляныхъ промысловъ, которое отправляетъ соль со станцій Одесса-Куяльникъ старый, а также отчасти и со станцій Одесса-Пересыпь.

2) Группа Евпаторійскихъ солепромышленниковъ, которые на судахъ доставляютъ соль до Одесскаго порта и далѣе отправляютъ соль главнымъ образомъ со станцій Одесса-Портъ.

и 3) Еще нѣсколько незначительныхъ промысловъ близъ Одессы.

Въ общемъ за рядъ лѣтъ участіе этихъ отправокъ выразилось въ такихъ милл. пуд.:

Годы.	Отправлено со всѣхъ станцій сѣти.	Отправлено изъ Одессы.
1895	66,5	6,2
1900	82,2	8,1
1905	92,1	7,8
1906	110,9	9,8
1907	97,4	7,5
1908	106,2	7,2
1909	105,1	6,9
1910	113,6	6,8

Уже однѣ эти цифры показываютъ, что значительный общій ростъ отправокъ со станцій рельсовой сѣти за періодъ 1895—1910 г. г. очень мало коснулся отправокъ изъ Одессы: участіе послѣдней, выразившееся въ 9,3% отъ общихъ отправокъ въ 1895 году, упало до 6% въ 1910 г.

Причина такого явленія заключается въ конкуренціи со стороны каменной и выварочной соли Донецкаго бассейна.

Раіонъ же, на которомъ эта конкуренція особенно чувствительна для Одессы, ограничивается Привислинскимъ краемъ и отчасти раіономъ, къ сѣверо-западу отъ станцій Казатинъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ лежащихъ.

Во вниманіе къ преимущественному положенію Донецкихъ промысловъ (болѣе дешевое производство соли сравнительно съ производствомъ близъ Одессы и въ Евпаторійскомъ раіонѣ

и болѣе выгодное расположеніе Донецкихъ промысловъ относительно рынковъ сбыта соли).—Тарифныя Учрежденія никогда не отрицали необходимости въ примѣненіи нѣсколько пониженныхъ (противъ нормальныхъ) платъ на перевозку соли отъ Одессы хотя бы въ Привислинскій край.

И въ настоящее время ни одинъ мотивъ къ такой исключительности не только не отпалъ, но наоборотъ, усилился, ибо конкуренція со стороны каменной соли становится все болѣе чувствительной.

Лишеніе Одесской соли исключительныхъ провозныхъ платъ нанесло бы ударъ мѣстной промышленности и въ то же время, нарушивъ интересы одного промышленнаго раіона, улучшило бы положеніе другого раіона (Донецкаго), которое и безъ того уже блестяще.

Вмѣстѣ съ тѣмъ лишеніе Одесской соли пониженныхъ платъ привело бы еще и къ такому результату.

Привислинскій край, отрѣзанный отъ иностранной соли высокою ввозною пошлиною, оказался бы въ рукахъ одной лишь Донецкой соли, ибо единственно можетъ еще туда кое-какъ попадать Одесская соль, другія же соли, Баскунчакская и Пермская, по дальности разстоянія, не въ силахъ соперничать тамъ съ Донецкой солью. Такимъ образомъ все населеніе Привислинскаго края платило бы за соль такія цѣны, какія ему диктовали бы иностранцы, эксплуатирующіе отечественную Донецкую соль, русская же промышленность оказалась бы устраненною съ Привислинскаго рынка.

Позволяю себѣ напомнить, что въ 1905—6 годахъ, когда пересматривались тарифы на соль, Варшавскій биржевой комитетъ указывалъ на это обстоятельство чрезъ своего представителя и Тарифныя Учрежденія съ нимъ посчитались.

Какой же мотивъ теперь можетъ аннулировать столь важное для населенія соображеніе.

На основаніи сказаннаго, имѣю честь покорнѣйше просить Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ сохранить оба (№ № 31 и 34) исключительные тарифы на перевозку Одесской соли, какъ отъ станціи Старый Куяльникъ, такъ равно и отъ станцій Одесса-Портъ, Пересыпь, Одесса-Застава и Одесса-Товарная.

**Копія прошенія В. В. Сапожникова и другихъ соледобывателей
Баскунчакскаго озера Астраханской губерніи отъ 19 февраля 1910 г.
въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.**

До установленія въ 1892 году общихъ тарифовъ на перевозку соли по всей рельсовой сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ баскунчакская соль пользовалась дешевыми водными фрахтами и пониженными исключительными тарифами отъ всѣхъ пристаней приволжскихъ дорогъ до всѣхъ главнѣйшихъ пунктовъ ея потребленія и находила себѣ обширный сбытъ не только во всемъ волжскомъ бассейнѣ, но и въ губерніяхъ Центрального, Московскаго, Прибалтійскаго и Варшавскаго раіоновъ.

При этихъ условіяхъ добыча соли на Баскунчакскомъ озерѣ успѣшно развивалась и достигала до 27 милліоновъ пудовъ въ годъ, что давало крупный доходъ казнѣ по понудной арендной платѣ и предоставляло единственный заработокъ мѣстному киргизскому населенію.

Со времени же открытія залежей донецкой каменной соли почти въ самомъ центрѣ Россіи, а главное съ установленіемъ для нея сначала особыхъ тарифовъ до нѣкоторыхъ станцій и потомъ общихъ тарифовъ до всѣхъ станцій рельсовой сѣти, донецкая соль получила огромное преимущество по сбыту предъ солями иныхъ мѣсторожденій, расположенныхъ на окраинахъ. Въ виду чего для крымской, сивашской, пермской и плецкой соли сдѣланы были отступленія отъ общей схемы въ сторону пониженія, а на баскунчакскую соль распространена общая схема безъ всякихъ отступленій, несмотря на неоднократное ходатайство баскунчакскихъ солепромышленниковъ о скидкѣ съ общей схемы накладныхъ расходовъ, которые несла баскунчакская соль до поступленія ея на общую рельсовую сѣть.

При такомъ соотношеніи тарифовъ баскунчакская соль съ 1892 года начала вытѣсняться не только съ отдаленныхъ рынковъ сбыта сѣверозападныхъ губерній донцекою и крымскою солью, но и съ ближайшихъ рынковъ центральныхъ и приволжскихъ губерній.

Это обстоятельство было выяснено съ достаточною очевидностью при послѣднемъ пересмотрѣ тарифовъ на соль, происходившемъ въ 1905 году въ Особомъ Совѣщаніи при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, а потому баскунчакскіе солепромышленники ходатайствовали о томъ, чтобы для болѣе правильнаго соотношенія тарифовъ на донецкую и баскунчакскую соль съ вновь установленной общей схемой отъ Саратовскихъ и Камышинскихъ пристаней была сдѣлана скидка отъ 4½ до 8 к. съ пуда, т. е. въ размѣрѣ стоимости тѣхъ накладныхъ расходовъ, которые несетъ баскунчакская соль до поступленія на эти пристани. Но и это ходатайство не было принято во вниманіе. На баскунчакскую соль отъ Камышина и Саратова распространена новая общая схема безъ всякихъ ски-

докъ. Для уравненія же стоимости провоза баскунчакской соли непосредственно отъ Баскунчака по новой Астраханской линіи и при посредствѣ воднаго пути чрезъ Саратовъ на станціи, за Козловомъ лежащія, было принято къ подсчету, что стоимость провоза баскунчакской соли обходится: 1) до Ельца чрезъ Владиміровку—Саратовъ 19,51 к., а чрезъ Анисовку 22,16 коп.—болѣе на 2,65 к. и 2) до Москвы чрезъ Владиміровку—Саратовъ 22,52 к. и чрезъ Анисовку 25,18 к.—болѣе на 2,66 коп., причемъ фрахтъ отъ Владиміровки до Саратова принимался въ 3 коп., а въ дѣйствительности Рязанско—Уральская дорога за пріемъ соли во Владиміровкѣ, за доставку водою отъ Владиміровки до Князевки, за нагрузку въ вагоны и за размоль, взимала только 1½ коп. (Положеніе о Владиміровскомъ агентствѣ Рязанско—Уральской дороги, Сборн. Тар. № 1277, извѣщ. № 6524). Слѣдовательно фактическая разница въ стоимости провоза между этими направленіями была въ 4,16 к. Скидка же съ общей схемы чрезъ Анисовку допущена лишь въ 1½ к. А такъ какъ къ установленной такимъ образомъ стоимости провоза чрезъ Анисовку добавлена впослѣдствіи особая плата Баскунчакской дороги въ 0,42 коп., узловой сборъ за передачу въ Баскунчакъ въ 0,40 коп. и плата за размоль соли въ Баскунчакъ въ 0,75 коп., то стоимость провоза баскунчакской соли чрезъ Анисовку противъ Князевского направленія, закрытаго Рязанско-Уральскою дорогою уничтоженіемъ организациі Владиміровскаго агентства — увеличилась на 4,23 коп. съ пуда. Такимъ образомъ, вмѣсто просимой нами скидки накладныхъ расходовъ на Князевскомъ направленіи въ 4½ коп., намъ прибавили еще новые накладные расходы въ 4¼ коп. съ пуда.

Отказъ въ установленіи соответствующихъ тарифовъ на перевозку баскунчакской соли до тѣхъ рынковъ, на которыхъ она имѣла сбытъ еще до появленія донецкой соли, въ то самое время, когда уже было извѣстно о существованіи тайнаго синдиката между солепромышленниками Донецкаго и Крымскаго бассейновъ съ цѣлью монополизациі торговли солью въ сѣверозападныхъ и центральныхъ губерніяхъ, имѣлъ весьма пагубныя послѣдствія не только для Баскунчакской солепромышленности, но и для всѣхъ потребителей соли, являющейся предметомъ первой необходимости. Синдикатъ этотъ, существующій и въ настоящее время, распредѣлилъ между собою всѣ рынки сбыта соли на раіоны, которые снабжаются солью въ потребномъ количествѣ съ опредѣленныхъ пунктовъ отправления, по заранѣ условленной цѣнѣ, причемъ соль продается въ каждомъ раіонѣ только избраннымъ солеторговцамъ, которые также заключили между собою синдикатъ на розничную продажу соли по заранѣ условленной цѣнѣ. При такой сплоченной организациі цѣна на соль въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ нѣтъ конкуренціи со сторонъ солей иныхъ мѣсторожденій, повысилась до слѣдующихъ размѣровъ:

Франко станціи:	До образованія синдиката.	Послѣ образованія синдиката.
Ступки }	4 к. за пудъ	отъ 14 до 23 к. за пудъ
Бахмутъ }		
Одесса }	6 » » »	» 14 » 23 » » »
Либавъ }	14 » » »	» 20 » 32 » » »
Рига }		

Въ тѣхъ же пунктахъ, гдѣ встрѣчалась конкуренція со стороны солей иныхъ мѣсторожденій, донецкая и крымская соль продается даже ниже себѣстоимости, чтобы вытѣснить конкуррента, причѣмъ такіе случайные убытки съ излишкомъ покрываются отъ продажи по высокой цѣнѣ. Поэтому донецкая и крымская соль окончательно вытѣснили баскунчакскую соль изъ сѣверо-западныхъ и центральныхъ губерній и вытѣсняютъ ее даже изъ приволжскихъ губерній назначеніемъ боевыхъ цѣнъ.

Вслѣдствіе чего вывозъ соли по Рязанско-Уральской дорогѣ упалъ до слѣдующихъ размѣровъ:

	Тысячи пудовъ	
	въ 1912 году.	въ 1908 году.
изъ Камышина . . .	972	482
» Саратова	3.419	531
» Баскунчака . . .	—	63
Итого . . .	4.391	1.076

Создавшееся такимъ образомъ непреодолимое препятствіе къ сбыту баскунчакской соли за предѣлы приволжскихъ губерній побудило въ 1908 году наиболѣе крупныхъ Баскунчакскихъ солепромышленниковъ въ числѣ 11 человекъ, по примѣру Донецкихъ и Крымскихъ солепромышленниковъ, образовать между собою синдикатъ въ приволжскомъ районѣ, съ цѣлью вытѣсненія съ промысловъ остальныхъ соледобывателей и поднятія цѣнъ на соль въ этомъ районѣ, но этотъ синдикатъ, за отсутствіемъ крупныхъ капиталовъ, не достигъ своей цѣли и продалъ все общее дѣло съ имуществомъ, инвентаремъ и наличными запасами одной фирмѣ Братъевъ Меркульевыхъ, владѣющей нефтяными промыслами и собственнымъ пароходствомъ. Въ распоряженіи этой фирмы оказалась почти вся соль, выработанная на навигацію 1909 года, т. е. около 24 милл. пудовъ, такъ что у остальныхъ солепромышленниковъ осталось только 3 милл. пудовъ. Такимъ образомъ Братья Меркульевы монополизировали торговлю солью во всемъ Поволжьи и открыли свои склады на всѣхъ пристаняхъ Волги и ея притоковъ отъ Рыбинска до Астрахани, отъ Нижняго до Москвы, подняли цѣны на соль на нижеволжскихъ пристаняхъ отъ 7—7½ до 12—13 коп. на пудъ.

Для огражденія Астраханскихъ рыбныхъ промысловъ отъ такого бѣдственнаго повышенія цѣнъ на соль, мѣстные рыбопромышленники образовали товарищество потребителей и, скупивъ наличные запасы соли у невошедшихъ въ соглашеніе съ бр. Меркульевыми солепромышленниковъ, понизили цѣну соли съ 12 до 8½ коп. Благодаря этому обстоятельству нѣсколько понизилась и цѣна соли въ Царицинѣ, Камышинѣ и Саратовѣ. За то на тѣхъ пристаняхъ, гдѣ нѣтъ конкуренціи, какъ напр. въ Балаковѣ, Боронскѣ и Сосновкѣ, цѣна соли повысилась до 20 коп. пудъ.

Въ виду всего сказаннаго мы, нижеподписавшіеся, занимающіеся добычею и торговлею баскунчакскою солью,—одни съ 1881 г., другіе съ 1901 г., и вложившіе въ это дѣло все свое состояніе и долготѣнній трудъ, какъ невошедшіе въ со-

глашеніе съ бр. Меркульевыми, оказались въ самомъ критическомъ положеніи. При настоящихъ условіяхъ веденіе нашего дѣла представляется въ будущемъ совершенно невозможнымъ, а ликвидація нашего дѣла въ настоящее время посредствомъ продажи недвижимаго имущества и большихъ запасовъ соли грозитъ намъ полнымъ раззореніемъ.

Такое повышеніе цѣнъ на предметъ первой необходимости для народонаселенія, бѣднаго платежными средствами, и монополизация соляной промышленности нѣсколькими капиталистами въ странѣ, обладающей неисчерпаемыми богатствами соли, цѣна которой должна бы равняться на всѣхъ рынкахъ лишь стоимости добычи и провоза, наноситъ огромный вредъ не намъ однимъ, а всему населенію нашего отечества, что едва-ли можетъ быть терпимо Правительствомъ, которое въ свое время отмѣнило соляной налогъ, чтобы дать населенію дешевый продуктъ первой необходимости.

Предоставляя заботамъ Правительства изысканіе надлежащихъ мѣръ къ устраненію синдикатовъ въ соляной торговлѣ, мы лично можемъ быть спасены отъ раззоренія лишь установленіемъ соотвѣтствующихъ тарифовъ на баскунчакскую соль, при которыхъ она могла бы вести конкуренцію съ донецкой и крымской солью на общей рельсовой сѣти и найти себѣ сбытъ на прежнихъ рынкахъ центральныхъ и сѣверо-западныхъ губерній.

А потому имѣемъ честь почтительнѣйше ходатайствовать предъ Департаментомъ объ установленіи скидки съ дѣйствующаго нынѣ общаго тарифа на перевозку соли въ размѣрѣ 20% въ слѣдующихъ сообщеніяхъ:

1) При перевозкахъ соли отъ станціи Баскунчакъ Баскунчакской и Рязанско-Уральской дорогъ, въ направленіи по сплошному желѣзнодорожному пути, на всѣ станціи рельсовой сѣти, за Козловомъ лежащія, на линіи Козловъ-Грязи-Елецъ-Орель-Брянскъ-Гомель-Лунинецъ-Брестъ-Варшава и на всѣ станціи расположенныя къ сѣверу отъ этой линіи, съ тѣмъ, чтобы провозная плата по общей схемѣ рассчитывалась за непрерывное протяженіе, считая въ томъ числѣ и разстояніе Баскунчакской дороги, съ отмѣною узлового сбора за передачу груза съ Баскунчакской на Рязанско-Уральскую дорогу, какъ неоправдываемаго никакими обстоятельствами.

2) При перевозкахъ же соли отъ Баскунчака до Москвы черезъ Анисовку установить исключительный тарифъ по стоимости доставки ея чрезъ Владиміровку-Нижній въ размѣрѣ 15 коп. съ пуда, такъ какъ этимъ путемъ ввозится въ Подмосковный районъ отъ верхнихъ пристаней Волги, Оки и Москвы рѣки около 4 милл. пудовъ одной только баскунчакской соли, не считая перманки. Но съ переходомъ соляного дѣла къ бр. Меркульевымъ, имѣющимъ свои баржи и пароходы, этимъ путемъ пользуются только бр. Меркульевы и ихъ кліенты, а для насъ этотъ путь остается закрытымъ.

Къ сему считаемъ долгомъ присовокупить, что только установленіе этой скидки, опредѣленной по самому умѣренному подсчету сравнительныхъ торговыхъ условій на баскунчакскую, донецкую и крымскую соль, дастъ возможность сбыта баскун-

чакской соли на прежніе ея рынки, спасетъ насъ отъ полного разоренія и возстановитъ на этихъ рынкахъ нормальныя цѣны для крымской и донецкой соли, что не нанесетъ никакого ущерба и этой послѣдней соли, такъ какъ весь районъ, расположенный къ югу отъ намѣченной выше линіи, будетъ стоять внѣ конкуренціи баскунчакской соли, конкуренція же въ сѣверномъ районѣ отъ этой линіи вызоветъ лишь пониженіе цѣнъ, которое немедленно будетъ возмѣщено соответственнымъ увеличеніемъ потребления.

Что касается интересовъ желѣзныхъ дорогъ, то просимое нами пониженіе дастъ Рязанско-Уральской дорогѣ новый грузъ почти на всемъ ея протяженіи, а пониженіе тарифа на другихъ дорогахъ будетъ возмѣщено увеличеніемъ перевозки отъ естественнаго при пониженіи цѣнъ прироста ея потребления.

Копія представленія Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги отъ 28 Іюня 1910 года за № 60/3878 въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Соледобыватели Баскунчакскаго озера Астраханской губерніи представили Правленію Общества въ копіяхъ свои ходатайства передъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и передъ Г. Министромъ Торговли и Промышленности объ установленіи исключительныхъ, пониженныхъ на 20% противъ общей схемы, тарифовъ на перевозку соли отъ ст. Баскунчакъ Баскунчакской и Рязанско-Уральской жел. дорогъ въ направленіи по сплошному рельсовому пути до станцій, лежащихъ на линіи Козловъ—Грязи—Елецъ—Орелъ—Брянскъ—Лунинецъ—Брестъ—Варшава и на всѣ станціи, расположенныя къ сѣверу отъ этой линіи, а также объ установленіи исключительнаго тарифа до станціи Москва Рязанско-Уральской ж. дороги по навигаціоннымъ условіямъ,—съ просьбою поддержать эти ходатайства въ Тарифныхъ учрежденіяхъ. Ходатайства эти мотивируются монополизаціей соляной промышленности и торговли соляными синдикатами въ Донецкомъ и Крымскомъ бассейнахъ и захватомъ солянаго дѣла на Баскунчакскомъ озерѣ одною фирмою Бр. Меркульевыхъ и вытѣсненіемъ всѣхъ прежнихъ соледобывателей съ баскунчакскихъ промысловъ и со всѣхъ рынковъ сбыта баскунчакской соли.

Правленіе Общества со своей стороны находитъ эти ходатайства до извѣстной степени соответствующими тѣмъ ходатайствамъ, которыя уже неоднократно возбуждались Рязанско-Уральскою дорогою при каждомъ пересмотрѣ тарифовъ на соль.

Неудовлетвореніе этихъ ходатайствъ, по мнѣнію Правленія Общества, лишившее способности баскунчакскую соль конкурировать съ донецкою солью внѣ ближайшаго раіона приволжскихъ губерній, и послужило главною причиною къ монополизаціи соляной промышленности и торговли съ одной стороны донецкими и крымскими солепромышленниками, а съ другою Бр. Меркульевыми.

Не касаясь того вреда, который причиняется населенію монополизаціей соляной промышленности и торговли, нельзя оставить безъ вниманія и тѣ обстоятельства, что повышеніе цѣнъ на соль, постоянно возрастающее съ 1899 г. и по настоящее время, какъ это подтверждается и Сводомъ товарныхъ цѣнъ, издаваемымъ Министерствомъ Торговли и Промышленности, за тотъ періодъ времени, сокращаетъ потребление соли населеніемъ до предѣловъ крайней необходимости, ограничиваетъ этими предѣлами добычу соли и служитъ главнымъ препятствіемъ къ развитію перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, а слѣдовательно и къ возрастанію доходности за эти перевозки.

Наличіе этихъ обстоятельствъ доказывается и статическими свѣдѣніями Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ о перевозкахъ соли за 1906 годъ, изъ коихъ видно, что, несмотря на естественный приростъ населенія Россіи, добыча соли за шестилѣтіе (1901—1906 г.) осталась почти безъ измѣненія въ размѣрѣ 105 милл. пуд.

Перевозка соли за тотъ же періодъ времени на общей рельсовой сѣти, если исключить перевозки по Баскунчакской ж. д., часть которыхъ показана вдвойнѣ, и принять въ соображеніе расширеніе сѣти съ 51 тыс. до 58 тыс. верстъ, осталась собственно почти на одномъ и томъ же уровнѣ, а именно:

	Всего.	со станціи Баскунчакъ.	Остальное количество.
въ 1901 г.	84.690	16.744	67.946
» 1902 »	92.143	22.144	69.999
» 1903 »	92.152	21.073	71.079
» 1904 »	94.975	25.021	69.954
1905 — 1906 »	$\frac{202.813}{2} = 101.407$	$\frac{49.780}{2} = 24.890$	$= 76.617$

т. е. въ началѣ шестилѣтія на версту желѣзнодорожнаго пути приходилось 1332 пуд., а въ концѣ шестилѣтія 1321 пудъ.

Такимъ образомъ монополизациа соляной промышленности и торговли наноситъ вредъ не только всему населенію, но и общей рельсовой сѣти въ смыслѣ ограниченія ея доходности.

Что же касается въ частности Рязанско-Уральской дороги, то неудовлетвореніе ея ходатайствъ: а) заявленныхъ при послѣднемъ пересмотрѣ тарифовъ на соль о скидкѣ съ общей схемы на перевозку соли отъ Баскунчака 3 ½ к. для облегченія ей конкуренціи съ донецкою солью и б) возбужденныхъ на 126 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ объ установленіи исключительнаго тарифа на перевозку соли отъ Баскунчака до Москвы и Бирюлево въ размѣрѣ, соответствующемъ стоимости ея доставки черезъ Нижній,—привело къ тому, что перевозка соли отъ Саратова и Камышина упала съ 4391 тыс. до 1013 тыс. пудовъ, а отъ Баскунчака непосредственно достигла только 65 тыс. пудовъ.

Объясняется это тѣмъ, что съ открытіемъ Астраханской линіи до Баскунчака, въ расчеты доходности коей входила, между прочимъ, перевозка баскунчакской соли на сплошномъ рельсовомъ пути, Рязанско-Уральская дорога принуждена была отказаться отъ подвозки соли водою своими средствами до Саратова и Камышина и отъ перемола на своихъ солемолкахъ, чтобы не вести конкуренцію съ сплошнымъ рельсовымъ путемъ отъ Баскунчака. Установленная же Тарифнымъ Комитетомъ скидка съ общей схемы въ 1 ½ к., уменьшенная затѣмъ особымъ тарифомъ Баскунчакской дороги на 0,42 коп., узловымъ сборомъ за передачу на 0,40 к. и платою за размоль въ 0,75 к., измѣнила соотношеніе провозныхъ платъ между донецкою и баскунчакскою солями на линіи Козловъ—Грязи—Елецъ—Орель—Брянскъ—Гомель—Лунинецъ—Брестъ—Варшава въ направленіяхъ черезъ Князевку и непосредственно отъ Баскунчака слѣдующимъ образомъ:

До станцій.	Отъ Баскунчака				Отъ Деконской.			
	черезъ Князевку въ 1902 г.		Непосредственно въ 1908 г.		Провозная плата.			
	Расстояние отъ Князевки.	Провозная плата по тарифу до 1906 г., считая въ томъ числѣ провозъ Баскунчакъ - Владиміровка 2 к., фрахтъ и перемоль Владиміровка - Князевка 1½ коп. съ пуда.	Расстояние отъ Баскунчака.	Провозная плата по общему тарифу (дифф. № 33), считая въ томъ числѣ тарифъ Баскунчакской дороги 0,42 к. сборъ за передачу 0,40 к., за перемоль 0,75 к. и за переправу 1 коп.	Расстояние.	По тарифу до 1906 г. въ 1902 году.	По общему тарифу (дифф. № 33) въ 1908 г.	Разница въ пользу донецкой соли.
Козловъ	429	12,93 к. съ пуда.	820	18,45 к. съ пуда.	650	12,77	14,77	3,68
Грязи	493	13,85 »	884	19,44 »	590	11,85	13,85	5,59
Елецъ	600	15,50 »	991	21,09 »	567	11,49	13,49	7,60
Верховье	698	17,01 »	1.089	22,59 »	624	12,37	14,37	7,22
Орель	782	18,30 »	1.173	23,89 »	625	12,38	14,38	9,51
Брянскъ	908	20,21 »	1.298	25,81 »	752	14,34	16,34	9,47
Гомель	1.167	24,22 »	1.558	29,81 »	792	14,95	16,95	12,86
Лунинецъ	1.450	28,58 »	1.841	32,06 »	1.052	18,95	20,95	11,11
Брестъ	1.663	31,30 »	2.054	33,48 »	1.200	21,23	23,23	10,25
Луковъ I	1.753	31,90 »	2.144	34,08 »	1.290	22,62	24,62	9,46
Варшава	1.856	32,59 »	2.247	34,76 »	1.399	24,29	26,29	8,47

Такимъ образомъ стоимость доставки донецкой соли увеличилась на 2 к., стоимость же баскунчакской соли увеличилась отъ 2,17 к. до 5,59 к. на пудъ и доставка донецкой соли на вышеуказанныя станціи обходится дешевле баскунчакской соли отъ 3,68 к. до 12,86 к. на пудъ.

Поэтому перевозка соли отъ Саратова и Камышина перешла частью на Царицынъ, перевозка котораго возрасла съ 639 тыс. (въ 1902 г.) до 1824 тыс. (1908 г.) частью на верхне-волжскія пристани, до которыхъ было отправлено водою изъ Владиміровки слѣдующее количество баскунчакской соли.

По статическимъ свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія:

	за 1906 г.	за 1907 г.
въ Рыбинскъ	40	502
» Ярославль	738	649
» Нижній	60	535
» Кинешму	120	267
» Муромъ	—	18
отъ Нижняго въ Москву . .	1198	1269
Всего .	2156	3240

По заявленію же соледобывателей перевозка баскунчакской соли на эти пристани достигла въ 1909 г. свыше 4 милл. пудовъ и съ каждымъ годомъ должна возрастать, если не будетъ принято соотвѣтственныхъ мѣръ къ привлеченію перевозокъ на желѣзнодорожный путь.

Причемъ перевозки баскунчакской и донецкой соли на линіи Козловъ—Грязи—Елецъ—Орель—Брянскъ—Гомель—Лунинецъ—Брестъ—Варшава и на станціяхъ лежащихъ къ сѣверу отъ этой линіи распредѣлились слѣдующимъ образомъ:

Со станцій: До станцій слѣдующихъ дорогъ.	Деконская, Сла- вянскъ, Ступки и Кудрявка. К.-Х.-Сев. линіи Южныхъ д.		Князевка. Ряз.-Уральск. д.		Бас- кунчакъ.
	Въ количествѣ отъ 5 тысячъ пудовъ и болѣе на каждую станцію:				въ
	въ 1902 г.	въ 1908 г.	въ 1902 г.	въ 1908 г.	1908 г.
Ты с я ч ь п у д о в ь .					
Либаво-Роменской	841	846	не было	не было	
Московско-Брестской	414	809	113	не было	
Московско-Винд.-Рыбинской	258	441	14	не было	с
Моск.-Кіево-Воронежской	169	177	26	не было	
Московско-Курской	511	466	не было	не было	н
Николаевской	11	250	не было	не было	н
Полѣскихъ	498	607	136	5	с
Привислинскихъ	1.072	1.279	не было	не было	
Ряго-Орловской	1.445	1.636	не было	не было	
Рязанско-Уральской	388	557	512	275	с
С.-Петербурго-Варшавск. линіи Сѣверо-Западн. дор.	1.029	948	не было	не было	н
Сызрано-Вяземской	80	234	163	76	
Юго-Восточныхъ	106	173	295	74	

Въ конечномъ результатѣ, съ открытіемъ сплошного рельсового пути отъ Баскунчака общая перевозка соли по Рязанско-Уральской дорогѣ за періодъ времени 1902—1908 г. уменьшилась съ 5796 тыс. до 4027 тыс. пудовъ; причемъ къ невыгодѣ для дороги отправленія съ своихъ станцій упало: въ мѣстномъ сообщеніи съ 2553 тыс. на 1937 тыс. пудовъ, на чужія дороги съ 2228 тыс. до 467 тыс. пуд.; прибытіе же съ чужихъ дорогъ увеличилось съ 620 тыс. на 1104 тыс. пуд. и транзитъ съ 464 тыс. на 519 тыс. пуд.

Сопоставленіе этихъ данныхъ показываетъ, что при существующихъ тарифахъ Рязанско-Уральская дорога не можетъ разсчитывать на перевозку соли отъ Баскунчака по сплошному рельсовому пути, такъ какъ въ ходатайствѣ соледобывателей совершенно вѣрно указано, что съ уничтоженіемъ Владиміровскаго Агентства Рязанско-Уральской дороги и съ прекращеніемъ перевозки соли средствами дороги, стоимость провоза соли отъ Баскунчака черезъ Камышинъ и Саратовъ увеличилась противъ прежней на 4½ коп. съ пула.

Поэтому Правленіе Общества признаетъ просимое соледобывателями Баскунчакскаго озера пониженіе тарифовъ на баскунчакскую соль недостаточнымъ для конкуренціи ея съ донецкою солью, такъ какъ при скидкѣ 20% съ общей схемы получается слѣдующее соотношеніе провозныхъ платъ на перевозку баскунчакской и донецкой солей:

До станцій:	Отъ Баскунчака Баскунчакской дор.		Отъ Деконской. К.-Х.-С. лив. Южныхъ дор.		Разница въ пользу донецкой соли.
	Разстояніе.	Провозная плата по дифф. № 33 (Общ. тарифъ) со скидкой 20% и съ прибавленіемъ 1 коп. за переправу и 0,75 коп. за перемоль.	Разстояніе.	Провозная плата дифф. № 33 (Общій Тарифъ).	
Козловъ	830	15,79 в. съ пуда.	650	14,77 в. съ пуда.	1,02
Грязи	894	16,57 » » »	590	13,85 » » »	2,72
Елецъ	1.001	17,89 » » »	567	13,49 » » »	4,40
Верховье	1.099	19,09 » » »	624	14,37 » » »	4,72
Орель	1.183	20,13 » » »	625	14,38 » » »	5,75
Брянскъ	1.308	21,66 « » »	752	16,34 » » »	5,32
Гомель	1.568	24,86 « » »	792	16,95 » » »	7,91
Лунинецъ	1.851	26,59 » » »	1.052	20,95 » » »	5,64
Брестъ	2.064	27,73 » » »	1.200	23,23 » » »	4,50
Луковъ I	2.154	28,21 » » »	1.290	24,62 » » »	3,59
Варшава	2.257	28,76 » » »	1.399	26,29 » » »	2,47

Между тѣмъ по матеріаламъ Департамента къ пересмотру тарифовъ на соль (изданіе 1905 года) минимальная стоимость на мѣстѣ добычи соли за 1902 годъ была показана на Баскунчакскомъ озерѣ 2,4 коп. пудъ, а въ Екатеринославской губ. на Харлампіевскомъ и Брянцевскомъ рудникахъ 3 к. пудъ, что составляетъ дѣйствительную разницу между баскунчакскою и донецкою солями всего лишь въ 0,60 к. пудъ, но и эта разница уничтожается сборомъ за переправу баскунчакской соли черезъ р. Волгу въ Саратовѣ взимаемымъ въ лѣтнее время по 5 руб. съ вагона или по 0,55 к. съ пуда и въ зимнее время по 9 руб. съ вагона или по 1 коп. съ пуда. Въ виду этого для урегулированія тарифовъ на перевозку баскунчакской соли требовалось бы установить до станцій, лежащихъ на линіи Козловъ—Грязи—Елецъ—Орель—Брянскъ—Гомель—Лунинецъ—Брестъ—Варшава и до станцій, расположенныхъ къ сѣверу отъ этой линіи, исключительные табличные тарифы съ провозными платами, абсолютно-равными платамъ, получающимся на перевозку донецкой соли отъ станціи Деконской.

Но принимая во вниманіе, что при такомъ уравненіи провозныхъ платъ на баскунчакскую соль получаютъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ тарифныя ставки ниже $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты, которыя Рязанско-Уральская дорога признаетъ для себя недостаточными, Правленіе Общества полагало бы установить эти исключительные тарифы съ такимъ расчетомъ, чтобы провозныя платы эти не были ниже $\frac{1}{80}$ к. съ пуда и версты.

Что же касается исключительнаго тарифа до Москвы, то Правленіе Общества полагало бы на зимній періодъ времени ограничиться вышеуказанными табличными тарифами, а на лѣтній навигаціонный періодъ съ 15 марта по 31 октября установить плату въ 15 к. съ пуда = $\frac{1}{80}$ к. по дѣйствительной

стоимости доставки через Н. Новгородъ (считая тарифъ Баскунчакской дороги 2 к., водный фрахтъ 5—5¹/₄ к. и тарифъ Нижній—Москва 7,36 к.). При этомъ Правленіе Общества позволяет себѣ обратить вниманіе Департамента, что тѣ соображенія, которыя были высказаны Тарифнымъ Комитетомъ въ журналѣ отъ 21 января 1909 г. за № 1183 по 12 вопросу 126 Общаго Тарифнаго Съѣзда, въ настоящее время не оправдываются дѣйствительнымъ положеніемъ соляной промышленности и торговли, такъ какъ теперь не подлежитъ сомнѣнію, что баскунчакская соль проникаетъ черезъ верхнія волжскія пристани на московскій районъ въ количествѣ до 4 милл. пудовъ и если это положеніе признавалось вполнѣ естественнымъ и нормальнымъ, то оно нисколько не измѣнится отъ того, что баскунчакская соль будетъ поступать въ этотъ районъ не по смѣшанному рельсовому и водному пути, а по сплошному рельсовому пути при равной стоимости доставки на этихъ направленіяхъ.

Въ виду всего вышеизложеннаго и на основаніи постановленія своего отъ 24 апрѣля за № 419, Правленіе Общества ходатайствуетъ передъ Департаментомъ объ установленіи прилагаемыхъ при семъ исключительныхъ тарифовъ, составленныхъ на вышеприведенныхъ основаніяхъ на повагонную перевозку соли отъ станціи Баскунчакъ Баскунчакской и Рязанско-Уральской дорогъ въ направленіи по сплошному желѣзнодорожному пути до нѣкоторыхъ станцій Либаво-Роменской, Московско-Брестской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Московско-Курской, Николаевской, Полѣсскихъ, Привислинскихъ, Риго-Орловской, Рязанско-Уральской, Сызрано-Вяземской, Сѣверо-Западныхъ и Юго-Восточныхъ дорогъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Правленіе Общества ходатайствуетъ объ отменѣ узлового сбора за передачу грузовъ съ Баскунчакской дороги на Рязанско-Уральскую дорогу, такъ какъ въ этомъ узлѣ грузы передаются не соединительными вѣтвями короткаго протяженія до 6 верстъ, а по главнымъ линіямъ обѣихъ дорогъ, причемъ Баскунчакская дорога участвуетъ въ перевозкѣ цѣлымъ перегономъ съ 10 верстнымъ протяженіемъ и въ аналогичныхъ случаяхъ на рельсовой сѣти нигдѣ такого сбора не установлено.

Выписка изъ представленія Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги отъ 16 Сентября 1910 года за № 60/5621 въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ (разсмотрѣнная на 138 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ).

Сношеніями Правленія Общества съ Горнымъ Департаментомъ Министерства Торговли и Промышленности выяснено, что въ скоромъ времени будутъ выработаны новыя кондиціи на отдачу въ аренду участковъ Эльтонскаго солянаго озера и затѣмъ назначены торги.

Какъ извѣстно, по ранѣе выработанныхъ кондиціямъ желающихъ арендовать участки Эльтонскаго озера не нашлось, между прочимъ, потому, что при дѣйствующихъ нынѣ тарифахъ эльтонская соль не можетъ конкурировать съ баскунчакской солью не только при вывозѣ на Волгу въ направленіяхъ черезъ Владиміровку или Астрахань, въ которыхъ разстояніе отъ Эльтона длиннѣе на 97 верстъ, но и въ обратномъ направленіи по сплошному желѣзнодорожному пути, въ которыхъ баскунчакская соль пользуется болѣе дешевыми исключительными табличными тарифами или скидкою въ 1½ к. съ общей схемы, несмотря на то, что это направленіе отъ Эльтона короче, чѣмъ отъ Баскунчака, на 95 верстъ.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что при существованіи солянаго синдиката почти единственною мѣрою, могущею довести цѣны на соль до нормальнаго уровня, является открытіе эксплоатаціи Эльтонскаго озера, Правленіе Общества, на основаніи постановленія своего отъ 6 сего Сентября за № 578, имѣетъ честь ходатайствовать передъ Департаментомъ, ради успѣха предстоящихъ торговъ, установить на повагонную перевозку соли отъ станціи Эльтонъ Рязанско-Уральской дороги нижеслѣдующій исключительный тарифъ:

до станціи Козловъ Рязанско-Уральской дороги и на дороги за Козловомъ лежація, за исключеніемъ сообщенія съ Юго-Восточными дорогами, а равно до станцій участка Аткарекъ—Козловъ Рязанско-Уральской дороги, съ расчетомъ провозныхъ платъ по диф. № 33, со скидкою 1,50 коп. съ пуда.

Копія представленія Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 28 Февраля 1911 года за № 60/1378.

Въ виду послѣдовавшихъ на 138 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ по вопросу 8 возраженій противъ проектированныхъ Рязанско-Уральскою дорогою исключительныхъ тарифовъ на перевозку баскунчакской и эльтонской соли, Правленіе Общества считаетъ долгомъ обратить вниманіе Департамента на прилагаемые при семъ дополнительные матеріалы, характеризующіе состояніе соляной промышленности и могущіе служить къ правильному разрѣшенію возбужденнаго Рязанско-Уральскою дорогою вопроса, а именно:

1. Статью Леонида Черняева «По поводу современнаго состоянія Россійской солепромышленности» въ № 4 «Экономиста Россіи» за 29 Января с. г., изъ которой видно, какой огромный вредъ наносится экономическому состоянію Россіи солянымъ синдикатовъ.

2. № 20 «Торговопромышленной газеты» за 26 Января с. г., изъ которой видно, что цѣна на соль установлена Баскунчакскимъ синдикатовъ въ Царицынѣ—20 коп., а далѣе по Грязе-Царицынской линіи гдѣ встрѣчается конкуренція съ бахмутской солью, 15—10½ коп. пудъ.

3. № 221 той же газеты за 1 Октября, изъ которой видно, что въ Кіевѣ цѣна на соль за послѣдніе 5—6 лѣтъ существованія синдиката поднялась болѣе чѣмъ вдвое.

Копія представленія Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 3 Сентября 1911 года за № 60/6198.

Въ дополненіе къ вопросу 8 программы 138 Общаго Тарифнаго Съѣзда объ урегулированіи тарифовъ на баскунчакскую и эльгонскую соль съ донецкою съ цѣлью устраненія вредныхъ послѣдствій отъ монополизациі торговли солью синдикатами, — Правленіе Общества считаетъ своимъ долгомъ препроводить при семъ, въ качествѣ матеріала къ этому вопросу, № 239 газеты «Варшавское Слово» за 27 Августа с. г. со статьею «Открытый грабежъ».

Въ статьѣ этой приведены фактическія данныя о монополизациі соляной торговли въ губерніяхъ Царства Польскаго соляными синдикатами и о результатахъ этой монополизациі для мѣстнаго населенія края.

Копія представлення Правленія Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 8/13 Іюля 1911 года за № 60/4708.

Четырехлѣтній опытъ со времени открытія правильнаго движенія по Астраханской линіи отъ Баскунчака (1 Іюля 1907 года) показалъ, что перевозка баскунчакской соли по этой линіи начала производиться непосредственно отъ Баскунчака лишь до станцій Рязанской-Уральской желѣзной дороги, до которыхъ установленъ исключительный тарифъ № 4, урегулированный со стоимостью перевозки черезъ Владиміровку-Князевку. При отсутствіи же исключительнаго тарифа на соль отъ Баскунчака до станцій Московско-Повелецкой, Данково-Смоленской, Рязанско-Козловской линій, а также до Пензы, баскунчакская соль перевозится преимущественно водяными путями черезъ Владиміровку и далѣе черезъ ближайшія къ указаннымъ линіямъ Волжскія и Окскія пристани; непосредственно же отъ Баскунчака соль поступаетъ въ самомъ значительномъ количествѣ лишь на нѣкоторыя станціи Данково-Смоленской линіи, какъ это видно изъ прилагаемыхъ при семъ выборокъ статистическихъ свѣдѣній за 1909 и 1910 года.

Въ виду чего и на основаніи § 33 своего Устава Правленіе Общества полагало бы дѣйствующіе нынѣ исключительные тарифы № 4 отъ Баскунчака и № 5 отъ Эльтона распространить сверхъ указанныхъ уже въ этихъ тарифахъ станцій и на прочія станціи Рязанско-Уральской дороги, лежація на линіи Москва—Павелецъ, Данковъ—Смоленскъ, Рязань—Козловъ и Пенза—Ардымъ, съ расчетомъ провозныхъ платъ отъ Баскунчака по стоимости доставки соли черезъ Волжскія и Окскія пристани, но не ниже $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты, а отъ Эльтона по проектированнымъ платамъ отъ Баскунчака съ уменьшеніемъ таковыхъ на 0,60 коп. съ пуда за разницу разстоянія.

Представляя при семъ означенные проекты исключительнаго тарифа, Правленіе Общества, на основаніи постановленія своего отъ 11 сего Іюля за № 866, имѣетъ честь ходатайствовать объ утвержденіи таковыхъ и объ опубликованіи въ Сборникѣ Тарифовъ.

Копія доклада Директора Товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ, представленнаго въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Ни на одномъ Съѣздѣ для пересмотра тарифовъ на соль никто изъ нашего Товарищества не возбуждалъ никакихъ ходатайствъ въ пользу улучшенія положенія нашего Славянскаго соляного промысла и, вѣроятно, молчаніе это послужило поводомъ къ заключенію, что положеніе это не дурно, въ дѣствительности же оно было скверно всегда, невыносимымъ же сдѣлалось отъ народненія всевозможныхъ льготныхъ тарифовъ въ пользу другихъ солей, тогда какъ мы, наоборотъ, ходатайствовали о постепенномъ полномъ уничтоженіи всякихъ льготныхъ соляныхъ тарифовъ. Теперь до насъ дошло, что Баскунчакскіе солепромышленники просятъ о новомъ большомъ пониженіи тарифовъ и что ихъ поддерживаетъ въ этомъ Управленіе Рязанско-Уральской жел. дороги. Позволяемъ себѣ высказать по этому поводу нижеслѣдующее. Думаемъ, что счастливъ только тотъ промыселъ, который имѣетъ громадный раіонъ сбыта и будучи слишкомъ удаленъ отъ могучихъ сосѣдей, надѣленъ кромѣ того лучшими въ Имперіи водными путями внутренняго судоходства, а по желѣзнымъ дорогамъ пользуется почему то особыми привиллегіями необыкновенно пониженныхъ тарифныхъ ставокъ (Пермская, Баскунчакская). Просьба Баскунчакскихъ промышленниковъ о новыхъ льготныхъ тарифахъ основана въ значительной мѣрѣ на якобы дешевизнѣ себѣ-стоимости Донецкой соли. Вообще крайне страннымъ кажется общее названіе «Донецкая соль». Въ эту рубрику входятъ какъ соль каменная, такъ и вареная, между тѣмъ та и другая находятся въ совершенно различныхъ условіяхъ производства и давленіе льготными тарифами другихъ солей на соль донецкую едва ли справедливо вообще по существу, но уже крайне несправедливо въ отношеніи соли вареной какъ Славянская, обходящейся такъ дорого въ своемъ производствѣ. Выяснить ненормальное положеніе соляного промысла въ Славянскѣ намъ кажется совершенно излишнимъ, такъ какъ оно черезъ-чуръ очевидно въ виду того, что промыселъ, дорого стоящій въ производствѣ (около 12½ коп. за пудъ*), находится въ самомъ близкомъ сосѣдствѣ съ промыслами,

*) Себѣ-стоимость одного пуда соли выварочной Славянской (по даннымъ 1909 года).

Разсоль	0,42 коп.
Уголь	4,84 »
Матеріалы и ремонтъ	0,76 »
Служащимъ и рабочимъ	2,64 »
Государственные и общественные сборы	0,49 »
Страховка	0,14 »
Наборка и погрузка	0,45 »

производство которыхъ стоитъ гораздо дешевле (Каменная, Баскунчакская, Крымская и Одесская), а потому, повторяю, вдаваться въ разборъ этого гнета, лежащаго на этомъ промыслѣ, нѣтъ надобности, но если ко всему этому прибавить гнетъ искусственный, создаваемый разными льготными тарифами въ пользу другихъ промысловъ, что очень рельефно видно изъ прилагаемыхъ сравнительныхъ таблицъ тарифныхъ ставокъ, то положеніе становится по истинѣ невыносимымъ. Несмотря на невыгодное положеніе Славянскаго промысла въ географическомъ положеніи (онъ окруженъ со всѣхъ сторонъ промыслами, пользующимися льготными тарифами и дешевыми водными сообщениями), мы всегда были сторонниками уничтоженія всякихъ льготъ, но ходатайство Баскунчакскаго промысла заставило насъ заговорить по этому вопросу и просить Тарифный Съездъ обратить серьезное вниманіе на Славянскій промыселъ, находящійся и въ настоящемъ положеніи сравнительно съ Баскунчакскимъ промысломъ въ очень невыгодномъ положеніи, если же признано было бы возможнымъ удовлетворить просьбу Баскунчакскаго промысла и ходатайство Рязанско-Уральской жел. дор., то въ видѣ компенсаціи покорнѣйше просимъ установить льготные тарифы пониженіемъ тарифныхъ ставокъ на 20% для Славянскаго промысла для слѣдующихъ мѣстъ: а) для линіи Екатеринодаръ-Лихая-Лиски-Козловъ и на дороги лежащія къ востоку отъ нея, б) Козловъ-Елецъ-Брянскъ-Гомель-Брестъ-Варшава и по дорогамъ къ сѣверу отъ нея.

Что касается до назначенія исключительнаго тарифа до Москвы для Баскунчакской соли на лѣтній навигаціонный періодъ съ 15 марта по 31 октября, то если это ходатайство будетъ уважено, то покорнѣйше просимъ на это же навигаціонное время съ 15 марта по 31 октября для Славянскаго промысла тоже назначить для Москвы плату 15 коп. съ пуда и тѣмъ дать возможность съ одной стороны отправить въ Москву хотя часть нашихъ запасовъ соли, а съ другой стороны казеннымъ дорогамъ провезти лишній миллионъ пудовъ соли.

Въ прилагаемыхъ сравнительныхъ таблицахъ тарифныхъ ставокъ Славянскаго и Баскунчакскаго промысловъ видно что Баскунчакская соль вездѣ и даже въ западномъ и сѣверо-западномъ краѣ стоитъ въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ Славянская Донецкая соль, принимая во вниманіе стоимость соли и провозную плату, а если же принять во вниманіе еще что Баскунчакская соль главнымъ образомъ пользуется дешевыми водными путями по Волгѣ и ея притокамъ и исключительные тарифы №№ 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 25 и 26, то положительно приходится удивляться смѣ-

Общіе расходы Конторы Товарищества . . .	0,62 коп.
Агентамъ по продажѣ соли	0,41 »
Разные расходы	0,66 »
На погашеніе капитала	1,00 »
Итого	12,42 коп.

Примѣчаніе. Расчетъ погашенія капитала слѣдующій: сковорода въ среднемъ стоитъ 15 тысячъ рублей, 5%—750 р.; отправляетъ каждая сковорода не болѣе 75.000 пудовъ въ годъ, итого 1 коп. на пудъ.

лости Баскунчакскаго промысла просить Тарифный Съездъ о назначеніи еще новыхъ специальныхъ льготныхъ тарифовъ.

Смѣю думать, что Тарифному Съезду, во имя справедливости относительно Славянскаго промысла и съ чисто финансовой стороны интересовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдовало бы поддержать этотъ промыселъ, отправляющій соль исключительно по желѣзнымъ дорогамъ и при томъ главнѣйшимъ образомъ на дальнія разстоянія. Во всякомъ случаѣ почтительнѣйше просимъ отложить разсмотрѣніе этого вопроса до Декабря мѣсяца с. г. и допустить нашего представителя въ засѣданіе по поводу настоящаго вопроса, не отказавъ заблаговременно поставить насъ въ извѣстность о днѣ засѣданія, для того, чтобы мы могли съ фактами въ рукахъ представить истинное положеніе нашего промысла.

Сравнительная таблица тарифных ставок для Баскунчакского и Славянского соляных промысловъ.

Отъ станцій До станцій.	Соляные заводы Южныхъ ж. д.			Царицынъ.			Саратовъ и Князевка.			Принимая во вниманіе стоимость самимъ пуда соли и тарифъ.	
	Версты.	Съ пуда въ копейк.	Цѣна пуда соли.	Версты.	Съ пуда въ копейк.	Цѣна пуда соли.	Версты.	Съ пуда въ копейк.	Цѣна пуда соли.	Разница въ пользу Ба- скунч. въ коп.	Разница въ пользу Сла- вянска въ коп.
Москва	973	19,74	12½ коп.	1.011	20,32	6 коп.	805	17,15	6½ коп.	8,59	
Курскъ	473	12,05	»	884	18,37	»	824	17,45	»	0,60	
Зміевка	579	13,68	»	903	18,66	»	814	17,29	»	2,39	
Орель	618	14,28	»	—	—	—	792	16,91	»	3,37	
Щигры	531	12,94	»	—	—	—	767	16,57	»	2,37	
Кшенъ	563	13,43	»	—	—	—	711	15,71	»	3,72	
Тихорѣцкая	479	12,14	»	499	12,45	6 коп.	—	—	—	6,19	
Армавиръ	599	13,98	»	619	14,29	»	—	—	—	6,19	
Владикавказъ	960	19,54	»	780	19,85	»	—	—	—	6,19	
Бейсугъ	506	12,55	»	527	12,88	»	—	—	—	6,17	
Ея	525	12,25	»	454	11,75	»	—	—	—	7,00	
Великокняжеская	645	14,69	»	333	9,40	»	—	—	—	11,79	
Морозовская	417	11,18	»	216	6,80	»	—	—	—	10,88	
Бѣлая Калитва	323	9,18	»	310	8,89	»	—	—	—	6,79	
Лихая	276	8,13	»	357	9,93	»	—	—	—	4,79	
Воронежъ	568	13,51	»	644	14,68	»	—	—	—	5,33	
Миллерово	285	8,33	»	447	11,65	»	—	—	—	3,18	
Каменская	299	8,64	»	380	10,44	»	—	—	—	4,70	
Козловъ	720	15,85	»	631	14,48	»	443	11,8	6½ коп.	10,05	
Елецъ	641	15,03	»	—	—	—	603	14,45	»	6,58	
Тамбовъ	792	16,95	»	—	—	—	366	10,13	»	12,82	
Рязань	921	18,94	»	—	—	—	625	14,38	»	10,56	
Пенза	1.036	21,11	»	—	—	—	334	9,82	»	17,29	
Брянскъ	743	16,20	»	—	—	—	898	18,58	»	3,62	
Рославль	868	18,12	»	—	—	—	1.023	20,51	»	3,61	
Варшава	1.340	25,38	»	—	—	—	1.853	31,07	»	1,31	
Вильно	1.198	23,20	»	—	—	—	1.535	28,38	»	0,82	
Лида	1.200	23,23	»	—	—	—	1.545	28,54	»	0,69	
Граево	1.337	25,34	»	—	—	—	1.853	31,07	»	0,27	
Лодзь	1.473	27,43	»	—	—	—	1.994	32,01	»	1,42	
Кутно	1.471	27,40	»	—	—	—	1.992	31,99	»	2,41	
Гродно	1.343	25,43	»	—	—	—	1.769	30,51	»	0,92	
Сувалки	1.402	26,34	»	—	—	—	1.828	30,90	»	1,44	
Ковно	1.293	24,66	»	—	—	—	1.630	29,58	»	1,88	
Вильовишки	1.357	25,65	»	—	—	—	1.694	30,01	»	1,64	
Вержболово	1.374	25,91	»	—	—	—	1.711	30,12	»	1,79	

Баскунчакская соль имѣетъ исключительный тарифъ № 25: а) отъ Саратова до Тамбова, б) отъ Камышина прист. до Три Острова, в) отъ Ртищева до Сердобска, г) отъ Аткарска до Баланды, д) отъ Аткарска до Вихляйки и исключительный тарифъ № 4 отъ Баскунчака до Козлова и далѣе по другимъ дорогамъ скидку 1,50.

Сравнительная таблица тарифных ставок для Крымскаго и Славянскаго соляныхъ промысловъ.

Отъ станцій: До станцій:	Соляные заводы Южныхъ ж. д.			Таганашъ.			Принимая во вниманіе цѣну одного пуда соли и тарифъ.	
	Версты.	Съ пуда въ копейкахъ.	Цѣна пуда соли.	Версты.	Съ пуда въ копейкахъ.	Цѣна пуда соли.	Разница въ пользу Крыма.	Разница въ пользу Славянска.
Лозовая	106	3,53	12 ¹ / ₂ к.	395	ис. № 5 9,06	4 к.	2,97	—
Лихачево	163	5,43	»	450	№ 5 10	»	1,93	—
Борки	204	6,53	»	491	№ 5 10,78	»	4,25	—
Мерефа	221	6,91	»	509	№ 5 11,10	»	4,31	—
Харьковъ	244	7,42	»	532	№ 7 11,45	»	4,47	—
Бѣлгородъ	324	9,20	»	612	№ 7 12,68	»	5,02	—
Курскъ	473	12,05	»	761	№ 7 14,98	»	6,02	—
Орель	618	14,28	»	907	№ 7 17,22	»	5,56	—
Полтава	271	8,02	»	558	№ 8 11,85	»	4,65	—
Лохвица	437	11,49	»	726	№ 8 14,44	»	5,55	—
Гадячь	477	12,11	»	766	№ 8 15,05	»	5,11	—
Ромны	488	12,28	»	764	№ 8 15,02	»	5,86	—
Константиноградъ	196	6,36	»	483	№ 8 10,70	»	3,16	—
Нижнеднѣпр. пр. Ек.	250	7,56	»	343	№ 5 7,44	»	8,62	—
Синельниково 11	204	6,53	»	301	№ 5 7,44	»	7,59	—
Кіевъ 11 М. К. В.	596	13,94	»	874	№ 8 14,44	»	8	—
Днѣпръ Красное	522	12,80	»	811	№ 6 13,44	»	7,86	—
Черкасы	576	13,63	»	679	№ 6 13,44	»	8,69	—

Сравнительная таблица тарифныхъ ставокъ для Одесскаго и Славянскаго промысловъ.

Отъ станцій: До станцій:	Славянскъ. Соляные заводы.			Одесса товарная.			Разница въ тарифѣ.	
	Версты.	Съ пуда въ копейкахъ.	Цѣна пуда соли.	Версты.	Съ пуда въ копейкахъ.	Цѣна пуда соли.	Въ пользу Одессы.	Въ пользу Славянска.
Люблинъ Пр.	1.173	22,82	12 ¹ / ₂	—	ис. № 30 17,19	12	6,13	—
Холмъ	1.105	21,77	»	—	№ 30 16,93	»	5,34	—
Варшава	1.337	25,34	»	—	№ 30 18,97	»	6,87	—
Сѣдлецъ	1.252	24,03	»	—	№ 30 18,97	»	6,56	—
Пасѣки	1.389	26,14	»	—	№ 30 20,83	»	5,81	—
Малкинъ	1.314	24,98	»	—	№ 30 20,34	»	5,14	—
Бѣлостокъ	1.259	24,14	»	1.048	20,89	»	3,75	—
Гродно	1.311	24,94	»	1.127	22,11	»	3,33	—
Каватинъ	746	16,25	»	464	11,91	»	4,84	—
Кіевъ	596	13,94	»	612	14,18	»	0,26	—
Пинскъ	1.043	20,82	»	916	18,86	»	2,46	—
Лодзь	1.470	27,38	»	1.259	ис. № 31 21,14	»	6,74	—
Ловичъ	1.409	26,45	»	1.181	№ 31 19,94	»	7,01	—
Млава	1.451	27,09	»	1.240	№ 31 20,85	»	6,74	—

Сравнительная таблица тарифных ставок для Баскунчакского и Славянского соляных промысловъ.

Отъ станцій: До станцій:	Соляные заводы Южныхъ ж. д. по тарифу 1906 г.			Баскунчакъ по тарифу 1906 г.			Принимая во вниманіе стоимость въ производствѣ пуда соли и тарифа съ пуда.	
	Версты.	Съ пуда въ копейкахъ.	Цѣна пуда соли въ производствѣ.	Версты.	Съ пуда въ копейкахъ ¹⁾ .	Цѣна съ пуда соли въ производствѣ.	Разница въ пользу Баскунчака.	Разница въ пользу Славянска.
Витебскъ	1.091	21,55	12,5	1.479	28,59	2,4	3,06	—
Полоцкъ	1.184	22,94	»	1.583	30,19	»	2,85	—
Двинскъ	1.335	25,31	»	1.744	31,41	»	4,00	—
Рига	1.539	28,45	»	1.948	32,77	»	5,78	—
Рѣжица	1.416	26,55	»	1.773	31,60	»	5,05	—
Псковъ	1.489	27,68	»	1.762	31,53	»	6,25	—
Орель	618	14,28	»	1.773	22,89	»	1,49	—
Брянскъ	743	16,20	»	1.297	25,79	»	0,51	—
Гомель	730	16,00	»	1.570	29,99	»	—	3,89
Брестъ	1.151	22,48	»	2.065	32,55	»	0,03	—
Варшава	1.340	25,38	»	2.263	34,87	»	0,61	—
Вильно	1.198	23,20	»	1.946	32,65	»	0,65	—
Сувалки	1.402	26,34	»	2.150	33,12	»	3,32	—
Ковно	1.357	25,65	»	2.105	33,82	»	1,93	—
Пенза	1.036	21,11	»	725	18,89	»	12,32	—
Рязань	921	18,94	»	1.034	21,75	»	7,29	—
Тамбовъ	792	16,95	»	757	17,49	»	9,56	—
Козловъ	720	15,85	»	824	19,45	»	6,50	—
Тула	795	17,00	»	1.089	22,59	»	4,51	—
Москва	973	19,74	»	1.207	24,41	»	5,43	—
Грязи	664	14,98	»	884	20,94	»	4,14	—
Елецъ	641	15,03	»	994	22,63	»	4,66	—
Верховье	698	15,51	»	1.089	23,63	»	1,98	—
Лунинецъ	1.013	20,35	»	1.853	32,14	»	—	1,68
Луковъ	1.231	23,71	»	2.155	34,15	»	—	0,34

¹⁾ Тарифъ отъ Баскунчака высчитанъ такъ: тарифъ отъ Верхне-Баскунчака со скидкой 1,5 коп. (исключительн. тар. № 4) + 0,42 к. за перевозку по Баскунчакской ж. д., + 0,40 к. за передачу + 0,75 к. за перемоль и 1 коп. за переправу черезъ Волгу.

**Копія ходатайства Славянской Городской Управы въ Департаментъ
желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 11 мая 1912 года за № 702.**

Городской Управѣ стало извѣстно, что 15 сего мая откроются засѣданія при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ для пересмотра и установленія специальныхъ тарифовъ на перевозку соли по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ виду того, что интересы г. Славянска и прилегающихъ къ нему мѣстностей неразрывно связаны съ интересами мѣстнаго солевареннаго промысла, Городская Управа считаетъ своимъ долгомъ обратить вниманіе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ на тѣ особенныя условія промысла, которыя требуютъ для него специальныхъ тарифныхъ ставокъ.

Прежде всего Городская Управа находитъ нужнымъ указать на то исключительное значеніе, котораго имѣетъ соляной промыселъ въ мѣстной жизни, а затѣмъ и на тѣ чисто техническія условія, благодаря которымъ является неотложная необходимость въ установленіи льготныхъ тарифовъ.

Главнымъ источникомъ доходовъ Славянскаго Городскаго Управленія служитъ солеваренный промыселъ, составляющій въ общемъ бюджетъ города болѣе 25%. Поэтому въ зависимости отъ того или другаго состоянія промысла находится и культурная и экономическая жизнь города. Съ пониженіемъ дѣятельности солеваренныхъ заводовъ, разумѣется, понизятся и поступления въ городскую кассу.

Между тѣмъ ростъ городскихъ нуждъ идетъ болѣе сильнымъ темпомъ, чѣмъ источники доходовъ. Потребности города растутъ съ каждымъ годомъ, а источники доходовъ остаются почти безъ движенія. Культурныя начинанія, на которыя городъ вложилъ значительныя средства, далеки отъ ихъ окончательнаго осуществленія. Городъ почти не замощенъ, учебныя заведенія не вполне оборудованы, водопроводъ начатъ постройкой, но не оконченъ, и населеніе остается безъ здоровой питьевой воды. Мѣстныя минеральныя воды, признанныя Правительствомъ имѣющими общественное значеніе, также далеки отъ тѣхъ условій, которыя предъявляются благоустроеннымъ курортамъ.

Въ связи съ этимъ заботы о сохраненіи и развитіи солянаго промысла являются одной изъ насущнѣйшихъ задачъ Городскаго Управленія.

Общій доходъ за 1911 годъ съ солянаго промысла выразился въ суммѣ 48.103 руб., что при бюджетѣ города за тотъ же годъ въ 188.417 руб., составляетъ 25 ½ %.

Доходы съ солянаго промысла разбиваются на двѣ категоріи: 1) попутный сборъ съ грузовъ, привозимыхъ и отправляемыхъ заводами и 2) арендная плата за городскія земли, предоставленныя подъ эксплуатацію соли. Значительную часть

поступленіи съ промысла составляетъ именно попутный сборъ. Такъ въ 1911 году онъ былъ полученъ почти съ 9 милліоновъ пудовъ; съ 5.845.486 пуд. отправленной соли и 2.855.255 пуд. угля, привезеннаго для нуждъ заводовъ.

Такимъ образомъ сокращеніе производительности соляного промысла неминуемо отразится и на бюджетѣ города, и безъ того печальное положеніе городскихъ финансовъ еще болѣе ухудшится, внося крупную, быть можетъ, непоправимую брешь въ планомѣрность начатыхъ городомъ культурныхъ мѣропріятій.

Переходя затѣмъ къ чисто специфическимъ условіямъ дѣйствующихъ нынѣ тарифныхъ ставокъ на донецкую соль, Городская Управа полагаетъ, что если не будутъ установлены особыя льготныя тарифы для Славянской выварочной соли, то мѣстный промыселъ, если не заглохнетъ совершенно, то во всякомъ случаѣ будетъ низведенъ на степень простой кустарной выработки.

Въ то время, какъ соли Крымская, Астраханская, Пермская и др. пользуются льготными тарифами, Славянская выварочная, какъ исключеніе, въ этомъ отношеніи поставлена въ болѣе тяжелыя условія, такъ какъ никакихъ льготныхъ тарифовъ не имѣетъ. Причиной этого, какъ можно полагать, послужило желаніе оказать содѣйствіе и помощь другимъ солянымъ промысламъ противъ донецкой каменной соли.

Подобное явленіе необходимо было бы признать вполне нормальнымъ, если бы болѣе высокій тарифъ примѣнялся только къ донецкой каменной соли, какъ стоящей при выработкѣ значительно дешевле, чѣмъ соль Славянскаго промысла, но дѣло въ томъ, что къ категоріи донецкой соли причисляется также Славянская выварочная соль, которая обходится самимъ предпринимателямъ въ 2½—3 раза дороже каменной. Донецкая каменная соль стоитъ при выработкѣ приблизительно до 5 коп. пудъ, между тѣмъ выварочная Славянская соль не дешевле 12 коп. пудъ.

При исчисленіи стоимости Славянской соли Городская Управа принимаетъ слѣдующую норму: на 1 пудъ соли требуется 20 ф. угля. Считая стоимость пуда угля съ доставкой 12 коп., нужно отнести на одинъ пудъ соли расходъ въ 6 коп., а затѣмъ плата въ пользу города за разсолъ изъ городской буровой скважины на 1 пудъ—1 коп. и приблизительно 5 коп. на рабочія руки и др. накладные расходы.

Такимъ образомъ, кажется, только благодаря случайному соединенію Славянской выварочной соли въ одну категорію съ каменной подъ общимъ наименованіемъ «Донецкой», она должна выносить непосильную конкуренцію другихъ солей, пользующихся, кромѣ дешевой выработки, еще особыми льготными тарифами.

Между тѣмъ для Славянскихъ предпринимателей борьба съ конкурентами осложняется еще и тѣмъ, что стоимость соли для нихъ самихъ съ каждымъ годомъ повышается.

Причиной этого явленія, безъ сомнѣнія, является то, что ни одна изъ другихъ русскихъ солей не поставлена въ такую тѣсную зависимость отъ стоимости топлива и рабочихъ

рукъ. Раньше стоимость угля составляла приблизительно 4 коп. на пудъ соли, съ настоящее же время она доходитъ до 6 коп. Стоимость рабочихъ рукъ возрасла за послѣднее время почти вдвое, а количество рабочихъ увеличилось въ нѣсколько разъ.

Поэтому вполне понятно, что при существующихъ условіяхъ Славянская выварочная соль не въ состояніи будетъ выдержать борьбы съ конкурентами, которымъ соль обходится въ нѣсколько разъ дешевле.

Въ виду приведенныхъ соображеній Славянская Городская управа, какъ непосредственно заинтересованная въ охраненіи главнѣйшей мѣстной промышленности, служащей залогомъ успѣшнаго развитія культурной и экономической жизни мѣстнаго населенія, считаетъ долгомъ ходатайствовать передъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ о томъ, чтобы приведенныя выше данныя и соображенія были приняты во вниманіе при предстоящемъ пересмотрѣ тарифовъ на перевозку соли.

Копія заявленія представителя Рязанско-Уральской жел. дороги
К. И. Лапшинскаго на имя Г. Предсѣдателя Совѣщанія, д. с. с.
Г. И. Шапошникова, представленная 21 Мая 1912 года.

Въ дополненіе къ моимъ заявленіямъ о желательности
уравненія тарифовъ на соль донецкую и крымскую въ южномъ
раіонѣ и на соль донецкую и баскунчакскую въ сѣверо-запад-
номъ раіонѣ съ цѣлью устраненія синдикатовъ и пониженія
цѣны на соль, имѣю честь представить при семъ въ качествѣ
матеріала слѣдующія схемы:

№ 1—для донецкой соли во всѣхъ сообщеніяхъ:

Отъ	1	до	260	версть—	V	классъ;
»	261	»	800	»	къ платѣ за 260	версть 10,47 коп.
					прибавляется по $\frac{1}{50}$	к. съ пуда и
					версты;	
»	801	»	1.400	»	къ платѣ за 800	версть 21,47 к. при-
					бавляется по $\frac{1}{100}$	к. съ пуда и вер-
					сты:	
»	1401	»	5.081	»	къ платѣ за 1.400	версть 26,27 к. при-
					бавляется по $\frac{1}{150}$	к. съ пуда и вер-
					сты;	

свыше 5.081 версты—XII классъ.

№ 2—для баскунчакской соли въ сухопутномъ сообщеніи
ст. Баскунчакъ со станціями, за Козловомъ лежащими, по
линіи Грязи—Елецъ—Верховье—Орель—Брянскъ—Гомель—
Лунинецъ—Брестъ—Луковъ—Сѣдлецъ—Варшава и къ сѣверу
отъ этой линіи:

Отъ	1	до	180	версть—	VI	классъ;
»	181	»	900	»	къ платѣ за 180	версть 6,00 к. при-
					бавляется по $\frac{1}{75}$	к. съ пуда и версты;
»	901	»	2.242	»	къ платѣ за 900	версть 15,60 к. при-
					бавляется по $\frac{1}{108}$	к. съ пуда и вер-
					сты;	

свыше 2.242 версты—по $\frac{1}{80}$ к. съ пуда и версты.

По этимъ схемамъ между донецкою и крымскою солью въ
южномъ раіонѣ и между донецкой и баскунчакской солью въ
сѣверо-западномъ раіонѣ получалось бы слѣдующее соотноше-
ніе провозныхъ платъ.

ДО СТАНЦІЙ:	Отъ Деконовской.			Отъ Геняческа.		Отъ Баскунчака.		
	Расстояние верстъ.	По дѣствующему тарифу.	По проектной схемѣ № 1.	Расстояние верстъ.	По дѣствующимъ тарифамъ исклю-чит. и общ.	Расстояние верстъ.	По дѣствующему тарифу.	По проектной схемѣ № 2.
Харьковъ	260	7,78	10,47	506	<u>11,05</u> 12,55	—	—	—
Екатеринославъ	312	8,93	11,51	330	9,33	—	—	—
Полтава	331	9,36	11,89	532	<u>11,45</u> 12,95	—	—	—
Кременчугъ	442	11,57	14,11	643	14,66	—	—	—
Курскъ	481	12,17	14,89	735	<u>14,58</u> 16,08	—	—	—
Бахмачъ	587	13,80	17,01	808	<u>15,70</u> 17,20	—	—	—
Кіевъ II	656	14,86	18,39	857	<u>16,45</u> 17,95	—	—	—
Елецъ	566	13,48	16,59	—	—	991	21,85	16,44
Грязи	590	13,85	17,07	—	—	884	20,20	15,39
Верховье	624	14,37	17,75	—	—	1.089	23,35	17,35
Орель	629	14,45	17,85	—	—	1.173	24,65	18,12
Брянскъ	752	16,34	20,31	—	—	1.298	26,57	19,28
Гомель	792	16,95	21,11	—	—	1.559	30,58	21,60
Лунинецъ	1.052	20,95	23,37	—	—	1.842	32,82	24,32
Брестъ	1.200	23,23	24,60	—	—	2.065	34,24	26,28
Луковъ	1.290	24,62	25,36	—	—	2.145	34,84	27,14
Сѣдлецъ	1.316	25,02	25,57	—	—	2.171	35,02	27,37
Варшава	1.399	26,29	26,26	—	—	2.254	35,57	28,17

Копія ходатайства Торговаго дома «Михаиль Федоровъ и Сыновья» и Астраханскаго 1-й гильдіи купца Николая Яковлевича Афанасьева въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ отъ 8 іюня 1911 г.

Въ виду расширенія нами торговли баскунчакской солью въ краяхъ Западной, Сѣверо-Западной и Южной Россіи при серьезной борьбѣ съ крымскими, донецкими и другими солепромышленниками, имѣющими близкое разстояніе до станцій назначенія въ Царствѣ Польскомъ и прочихъ мѣстностяхъ, а также принимая во вниманіе, что при отправкѣ соли отъ станціи Одесса получатели ея пользуются скидкой въ провозной платѣ по 3 коп. въ пудѣ съ общей схемы, что мы и подтверждаемъ, прилагая при семъ кошію накладной и счета на соль. Несмотря на такія неблагопріятныя условія для сбыта соли, нашему уполномоченному лицу удалось продать около одного милліона пудовъ на вышеуказанныя мѣстности по очень дешевымъ цѣнамъ.

Въ настоящее время намъ предстоить найти поддержку для развитія нашего дѣла на новомъ рынкѣ. Отправляя соль съ Баскунчака на прямое сообщеніе въ мѣстности западнаго рынка, мы имѣемъ кромѣ довольно высокаго тарифа еще побочные расходы, которые взимаетъ Рязанско - Уральская желѣзная дорога, какъ то: за размоль соли на довольно плохой мельницѣ и за переправу у Саратова, что сильно удорожаетъ цѣну соли на мѣстахъ сбыта; поэтому мы рѣшили воспользоваться другимъ менѣе удобнымъ путемъ, но нѣсколько выгоднымъ отправлять соль съ Баскунчака на Владиміровскую пристань на Волгѣ, гдѣ она размалывается на собственной нашей мельницѣ, и далѣе водой до Рыбинска, но отправлять и по этому направленію мы не имѣемъ никакой надежды съ успѣхомъ конкуррировать съ юго-западными солепромышленниками. Почему мы и обращаемся въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ съ нижеслѣдующимъ заявленіемъ: исходатайствовать намъ предъ Министромъ Финансовъ пониженіе тарифа противъ общей схемы для баскунчакской соли, отправляемой изъ г. Рыбинска чрезъ станцію Бологое, или примѣнить для нея «навигационный тарифъ».

Благодаря такой льготѣ, если, конечно, таковая послѣдуетъ, баскунчакской соли пойдетъ чрезъ Рыбинскъ до 5 милліоновъ пудовъ, т. е. на 4 милліона болѣе, и получатся довольно солидныя выгоды для Государства — это сборъ съ 4 милліоновъ пудовъ на озерѣ попудный и тарифъ составитъ 120.000 рублей, пароходы на Волгѣ получатъ 250.000 рублей.

На основаніи всего вышеизложеннаго, имѣемъ честь просить Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ въ ходатайствѣ нашемъ не отказать.

Копія ходатайства Витебскаго купца Д. М. Шапиро, торгующаго въ Витебской и Смоленской губ., въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ отъ 15 апрѣля 1911 г.

Торговля солью въ Витебскѣ, Смоленскѣ и въ мелкихъ городахъ Смоленской и Витебской губерній находится въ настоящее время въ крайне тяжеломъ положеніи. Край нашъ можетъ потреблять либо соль донецкую, либо баскунчакскую. Добыча и торговля донецкою солью находится, какъ извѣстно, въ рукахъ сильныхъ торговцевъ, продающихъ соль только чрезъ посредство своихъ порайонныхъ коммисіонеровъ, что даетъ имъ возможность держать на свой товаръ высокія, иногда вовсе несообразныя цѣны, допуская какія-либо скидки съ этихъ цѣнъ лишь при условіи закупки сразу огромныхъ партій соли, что доступно только крупнымъ коммерсантамъ-монополистамъ. Что касается соли баскунчакской, то таковая можетъ къ намъ попадать либо сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, либо смѣшаннымъ желѣзнодорожно-воднымъ, а именно отъ Баскунчака до Владиміровки, затѣмъ Волгою до Ярославля или Рыбинска и оттуда снова по желѣзнымъ дорогамъ къ намъ. Эти два способа доставки въ нашъ край баскунчакской соли оплачиваются далеко не одинаково, и провозная плата по сплошному желѣзнодорожному пути выходитъ гораздо дороже провозной платы по пути смѣшанному.

При этомъ баскунчакская соль доставляется въ Ярославль и Рыбинскъ цѣлыми баржами, т. е. опять таки партіями, закупка которыхъ доступна лишь крупнымъ солеторговцамъ. Такимъ образомъ, торговля солью приняла въ нашемъ краѣ характеръ монополіи, борьба съ которою среднимъ и мелкимъ торговцамъ немислима. Мнѣ нѣтъ надобности отмѣчать, что обстоятельство это является въ высшей степени стѣснительнымъ для развитія потребленія соли—этого продукта первой необходимости.

Чтобы не быть голословнымъ, я позволю себѣ привести Вашему Превосходительству цифровыя данныя стоимости доставки къ намъ баскунчакской соли по сплошному желѣзнодорожному и смѣшанному желѣзнодорожно-водному пути. Разстояніе Баскунчакъ—Саратовъ—Смоленскъ—Витебскъ равно 1566 вер. и до Смоленска 1434 вер., и плата за это протяженіе перевозки по нынѣ дѣйствующему тарифу составляетъ 29,59 коп. съ пуда и 26,83 коп. съ пуда. По смѣшанному пути провозная плата слагается изъ слѣдующихъ составныхъ частей: отъ Баскунчака до Владиміровки тарифъ 2 коп. съ пуда, фрахтъ отъ Владиміровки до Ярославля или до Рыбинска 6 коп., отъ Рыбинска до Витебска за разстояніе въ 727 вер. тарифъ 15,95 коп. съ пуда, а до Смоленска отъ Ярославля 649 вер.—14,75 коп. Такимъ образомъ, при перевозкѣ по смѣшанному пути провоз-

ная плата отъ Баскунчака до Витебска чрезъ Рыбинскъ 23,95 коп. съ пуда и до Смоленска чрезъ Ярославль 22,75 коп. Разница по сравненію съ платою при перевозкѣ по сплошному желѣзнодорожному пути въ первомъ случаѣ равна 5,64 коп. и во второмъ—4,08 коп. съ пуда.

При такихъ существенныхъ для соли разницахъ получать баскунчакскую соль въ Витебскѣ и Смоленскѣ по сплошному желѣзнодорожному пути мелкимъ солеторговцамъ не представляется возможнымъ, не рискуя разориться отъ неизбежныхъ убытковъ. И на самомъ дѣлѣ никто у насъ баскунчакской соли по сплошному желѣзнодорожному пути не получаетъ. И край нашъ по отношенію къ торговлѣ солью находится подъ тяжелымъ давленіемъ крупныхъ торговцевъ.

Въ виду такихъ безусловно, казалось бы, ненормальныхъ для нашего края условій торговли солью, нижеподписавшійся рѣшается покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать въ зависящемъ распоряженіи понизить сплошной желѣзнодорожный тарифъ отъ Баскунчака хотя бы только лишь на приведенныя разницы.

При такомъ пониженіи я и другіе мѣстные средніе и мелкіе солеторговцы получаютъ возможность получать баскунчакскую соль небольшими повагонными партіями, и давленіе будетъ уничтожено.

Копія ходатайства соледобывателей Баскунчакскаго озера: Торговаго Дома «Михаиль Федоровъ и Сыновья» и Астраханскаго 1-ой гильдіи купца Николая Яковлевича Афанасьева, въ Астрахани, въ Министерство Путей Сообщенія.

Съ открытія навигаціи текущаго 1911 года, мы, соледобыватели Баскунчакскаго озера, учреждаемъ торговлю солью въ городѣ Рыбинскѣ, сбытъ коей будетъ направленъ чрезъ Московско-Виндаво-Рыбинскую желѣзную дорогу въ центръ, Западъ и Юго-Западъ Россіи, по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, въ количествѣ до милліона пудовъ.

Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что отъ массовой перевозки соли и доходность желѣзныхъ дорогъ вмѣстѣ съ тѣмъ увеличится, настоящимъ имѣемъ честь ходатайствовать передъ Тарифнымъ Отдѣломъ Министерства Путей Сообщенія о пониженіи тарифа на соль отъ Рыбинска, въ направленіи черезъ Бологое, считая отъ 1 во 1.600 верстѣ за каждыя 100 верстѣ 1,54 коп., далѣе же 1.600 верстѣ по общему тарифу.

Выражая свою горячую надежду на удовлетвореніе нашей просьбы, позволяемъ себѣ думать, что Министерство придетъ намъ навстрѣчу и тѣмъ самымъ дастъ возможность намъ конкурировать съ юго-западными рынками, а также подниметъ благосостояніе желѣзныхъ дорогъ.

Выписка изъ журнала Особаго Совѣщанія, образованнаго при Министерствѣ Торговли и Промышленности для обсужденія вопросовъ объ улучшеніи условій экспортной торговли на Ближнемъ Востокѣ.

(Засѣданіе 3 Ноября 1911 года).

Засимъ д. с. с. Н. С. Авдаковымъ былъ также затронуть вопросъ о желательности организаціи вывоза соли на рынки Дальняго Востока. Въ настоящее время на Дальній Востокъ идетъ соль изъ Гамбурга и продается тамъ по 60 коп. за пудъ. Добровольный флотъ проектируетъ нынѣ фрахтъ въ 9 коп. При установленіи указанного выше пониженнаго до 5 коп. желѣзнодорожнаго тарифа отъ станцій Ступки, Деконская, Натальевка и т. д.—до Мариуполя, русская соль доставлялась бы на рыбные промыслы Дальняго Востока по 30—35 коп. за пудъ и могла бы слѣдовательно найти тамъ обезпеченный широкій сбытъ.

Представитель Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ (с. с. В. И. Соколовъ) указалъ, что, хотя въ началѣ предстоящаго 1912 года намѣчается общій пересмотръ тарифовъ на соль, но настоящій вопросъ можно было бы поставить на обсужденіе и ранѣе, внеся его на одинъ изъ ближайшихъ тарифныхъ съѣздовъ.

По послѣдовавшемъ обмѣнѣ мнѣній Совѣщаніе признало желательнымъ установленіе помянутаго пониженія желѣзнодорожнаго тарифа для экспорта соли и организацію удешевленной перевозки соли въ Сербію.

**Ходатайство Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи
въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ отъ 3 февраля 1911 года
за № 484.**

Представителемъ Министерства Финансовъ на XXXV Съѣздѣ горнопромышленниковъ Юга Россіи, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Г. И. Шапошниковымъ былъ предложенъ на разсмотрѣніе названнаго Съѣзда вопросъ *о возможности вытѣсненія иностранной соли донецкою съ рынковъ Приамурскаго края.*

При обсужденіи названнаго вопроса на Съѣздѣ выяснилось слѣдующее.

Въ настоящее время населеніе Приамурскаго Генералъ-Губернаторства пользуется какъ для домашняго употребленія, такъ и для рыбнаго промысла почти исключительно иностранной солью, которая получается морскимъ путемъ изъ Японіи, Америки и (черезъ Гамбургъ) изъ Германіи.

При обсужденіи въ законодательныхъ учрежденіяхъ законопроекта о закрытіи порто-франко на Дальнемъ Востокѣ признано было нужнымъ изъять иностранную соль изъ списка товаровъ, оплачиваемыхъ ввозною пошлиною, почему положеніе рынка въ отношеніи этого продукта, несмотря на послѣдовавшее закрытіе порто-франко, осталось безъ измѣненія.

При разсмотрѣніи въ 1908 г. въ Совѣщаніи при Министерствѣ Торговли и Промышленности подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго Совѣта Н. С. Авдакова вопроса о реорганизациіи Добровольнаго Флота представитель послѣдняго заявилъ, что Комитетъ Добровольнаго Флота изъясилъ согласіе перевозить русскую соль отъ Одессы до Николаевска на Амурѣ по 15 коп. съ пуда за все разстояніе

Цѣна гамбургской соли въ настоящее время около 35 марокъ тонна, или 40 коп. за пудъ франко Владивостокъ или Николаевскъ на Амурѣ. Въ эту цѣну входитъ морской фрахтъ въ размѣрѣ 17—18 коп. съ пуда и стоимость соли на мѣстѣ производства съ упаковкою и доставкою въ Гамбургъ. Донецкая же соль обошлась бы въ 41—42 коп. по слѣдующему разсчету:

Себѣстоимость донецкой соли на ст. отправленія	
около	6,50 к.
Провозная плата отъ ст. Деконской до Мариуполя порта, за вычетомъ установленной исключительнымъ тарифомъ № 32 скидки въ 10%	7,18 »
Станціонные расходы	0,40 »
Тара (мѣшки) не менѣе	5,00 »
Фрахтъ отъ Мариуполя до Одессы	4,00 »

Портовые расходы и перегрузка въ Маріуполѣ и	
Одессѣ не менѣе	2,5 к.
Страховка	1,0 »
Фрахтъ отъ Одессы до Владивостока или Нико- лаевска	15,0 »
Итого	41,58 к.

При такихъ условіяхъ не только не можетъ быть ника-
кихъ надеждъ на вытѣсненіе заграничной соли съ указанныхъ
рынковъ, но даже напрасны были бы попытки овладѣть хотя
бы частью рынка.

Опыты въ этомъ направленіи могли бы имѣть мѣсто лишь
при условіи:

1) включенія -Маріуполя порта для перевозки донецкой
соли въ прямое южно-заморское сообщеніе съ установленіемъ
морского фрахта за все протяженіе отъ Маріуполя до Влади-
востока и Николаевска не болѣе 18 коп.;

2) установленія скидки съ желѣзнодорожнаго тарифа (№ 32)
отъ станцій отправленія до Маріуполя порта въ размѣрѣ 50%,
развернувъ этотъ дифференціалъ на все протяженіе при даль-
нѣйшемъ слѣдованіи донецкой соли по желѣзнымъ дорогамъ.

Объ изложенномъ заключеніи XXXV Съѣзда горнопро-
мышленниковъ юга Россіи Совѣтъ Съѣзда имѣетъ честь до-
ложить Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Ходатайство Главноуправляющаго дѣлами арендаторовъ Илецкаго казеннаго солянаго промысла А. П. Лысенкова въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ отъ 29 Ноября 1911 года.

Богатѣйшее мѣсторожденіе илецкой каменной соли, изслѣдованная часть котораго опредѣлена въ 100 милліардовъ пудовъ, даетъ кристаллическую, крупно-зернистую, бѣлаго цвѣта соль съ сѣроватымъ оттѣнкомъ.

Анализъ этой соли показалъ содержаніе въ ней 99,19% хлористаго натрія, тогда какъ другія русскія соли, какъ пермская, содержатъ 94,56% хлористаго натрія.

Слѣдовательно илецкая соль наиболѣе насыщена хлористымъ натріемъ и значительно менѣе другихъ заключаетъ въ себѣ постороннихъ примѣсей. Кромѣ того она прозрачна и чиста.

На промыслѣ вырабатывается соль двухъ родовъ: комовая и молотая. Послѣдняя разныхъ номеровъ, въ томъ числѣ № 80—очень тонкая пудра, замѣчательной бѣлизны. Промыселъ за образцовое веденіе дѣла получилъ пять медалей на слѣдующихъ выставкахъ: на Всероссійской 1882 года, Сибирско-Уральской 1887 года, Казанской 1890 года, Нижегородской 1897 года и на Парижской—1900 года.

Такое высокое качество соли, мощность ея залежи, крайне тщательная техническая ея обработка, прохожденіе вблизи ея желѣзнодорожнаго пути и принадлежность казнѣ, казалось бы представляютъ полную возможность интенсивно развивать дѣятельность копей по выработкѣ соли изъ ея штоленъ.

Но географическія условія мѣстонахожденія промысла на далекой восточной окраинѣ, на значительномъ разстояніи отъ центральныхъ культурныхъ и населенныхъ рынковъ потребленія ставятъ сбытъ соли въ трудныя экономическія и торговыя конъюнктуры.

Такъ какъ залежи каменной соли въ Илецкихъ копияхъ прикрыты сверху незначительнымъ слоемъ рыхлой земли, то они сдѣлались извѣстны и разрабатывались съ незапамятныхъ временъ. Сбытъ соли ограничивался только мѣстнымъ райономъ, главнымъ образомъ Оренбургомъ, въ которомъ были главные склады соли, и окрестными селеніями и кочевьями киргизовъ. Соль доставлялась въ Оренбургъ вьюками на верблюдахъ и возами на волахъ и лошадяхъ.

Со времени постройки Ташкентской желѣзной дороги, Управленіе копиями рассчитывало значительно расширить размѣръ добычи соли и распространить свой районъ сбыта на далекое пространство, вступая въ конкуренцію съ солью другихъ промысловъ, на главныхъ рынкахъ Европейской и Азіатской Россіи.

Осуществить это не удалось, вслѣдствіе недостаточно уре-

гулированного соотношенія въ провозной платѣ, установленной для илецкой и прочихъ солей, почему сбытъ илецкой соли внѣ предѣловъ мѣстнаго района сравнительно весьма ограниченъ.

По размѣрамъ потребления этотъ малонаселенный районъ далеко уступаетъ пунктамъ сбыта всѣхъ прочихъ русскихъ соляныхъ промысловъ.

Всѣ соляные промыслы находятся въ такомъ экономическомъ положеніи, при которомъ они имѣютъ полную возможность свободно конкурировать на всѣхъ рынкахъ, не только между собою, но и съ привозной иностранной солью.

Этихъ преимуществъ лишень только Илецкій промыселъ.

Если географическое расположеніе Илецкой Защиты ставитъ ея промыселъ въ условія и обстоятельства неблагоприятныя для сбыта вырабатываемаго въ немъ продукта,—то, казалось бы,—въ вопросахъ о снабженіи населенія продуктами первой необходимости, къ которымъ безъ сомнѣнія нельзя не отнести соль—должно прибѣгать къ коррективамъ, компенсирующимъ, до возможнаго минимума, вредное вліяніе неблагоприятныхъ обстоятельствъ.

Государственная функція желѣзныхъ дорогъ въ экономіи народнаго труда состоитъ въ содѣйствіи, оказываемомъ ими развитію промысловъ и производствъ, не только существовавшихъ въ данной мѣстности до проведенія ихъ, но и въ вызовѣ возникновенія новыхъ, что достигается исключительно открытіемъ свободнаго выхода произведеній прорѣзываемыхъ желѣзными дорогами мѣстностей, для удовлетворенія потребностей наибольшей массы населенія, какъ ближайшихъ, такъ и, главнымъ образомъ, отдаленныхъ районовъ.

Импульсъ, данный отечественной производительности открытіемъ дверей свободнаго выхода ея произведеній на различные рынки, представляетъ широкій экономическій интересъ и серьезное государственное значеніе.

Положеніе промысла, лежащаго при желѣзнодорожномъ пути, открывающемъ его произведеніямъ дальніе горизонты рынка и не имѣющаго возможности воспользоваться всѣми преимуществами культурнаго и усовершенствованнаго способа транспорта, слѣдуетъ признать совершенно ненормальнымъ и нетерпимымъ въ общемъ равновѣсіи государственныхъ интересовъ.

Чѣмъ неблагоприятнѣе вліяніе географическаго положенія на развитіе промысла, тѣмъ болѣе заботъ должно быть приложено для ослабленія этого вреднаго вліянія на экономическое состояніе солянаго промысла илецкаго района.

Парализовать естественное препятствіе вполне возможно искусственнымъ образомъ, путемъ установленія соответствующихъ тарифныхъ ставокъ.

Почему,—въ видахъ мѣстныхъ интересовъ ближняго населенія, обезпечивающаго свое существованіе работой на промыслѣ, интересовъ казны, получающей въ свою пользу по 3 копѣйки съ пуда выработанной соли, интересовъ желѣзныхъ дорогъ, вырабатывающихъ пудо-версты провозимой ими соли, въ интересахъ населенія, для котораго пониженіе стоимости

такого насущнаго продукта первой необходимости, какъ соль, посредствомъ свободной конкуренціи, и, наконецъ, въ интересахъ арендаторовъ копей, которые не только заключили арендный договоръ съ казною на 20 лѣтъ, но и внесли 220 тысячъ рублей на гидротехническія работы для улучшенія Илецкаго промысла—позволительно стремиться къ урегулированію тарифныхъ ставокъ на соль до такихъ размѣровъ, которые не препятствовали бы выходу илецкой соли на всѣ европейскіе и азіатскіе рынки Россіи.

Всѣ эти общія соображенія высказаны исключительно съ цѣлью выяснить ненормальность условій функціонирования Илецкаго казеннаго солянаго промысла, и, представить оправданіе нашихъ настоящихъ пожеланій и ходатайствъ, чтобы избѣжать упрека, который могли бы намъ сдѣлать въ желаніи воспользоваться рынками сбыта въ ущербъ дѣйствительныхъ нуждъ другихъ соляныхъ промысловъ.

Для правильнаго освѣщенія вопроса и подкрѣпленія нашихъ стремленій мы обратимся къ цифровымъ даннымъ, почерпнутымъ, въ большинствѣ случаевъ изъ официальныхъ источниковъ.

Прежде всего, для уясненія размѣровъ добычи соли въ Илецкомъ промыслѣ, по сравненію съ другими русскими соляными промыслами, приведемъ данныя о количествѣ выработанной соли во всѣхъ русскихъ соляныхъ районахъ за послѣднія 10 лѣтъ (1900—1909). Данныя эти взяты изъ записки Горнаго Департамента, составленной для совѣщанія 10 Декабря 1910 года, о порядкѣ отдачи въ аренду казенныхъ соляныхъ участковъ. Для краткости эти данныя суммированы за десять лѣтъ и выведены среднія данныя ежегодной добычи соли.

Количество (въ тысячахъ пудовъ) соли, добытой въ Россіи.

Годы.	Губерніи Екатери- пославск. и Харь- ковская.	Губерніи Тавриче- ская, Хер- сонская, Бессараб- ская.	Астрахан- ская и Обл. Донская и Уральская	Губерніи Пермская, Вологод., Архангел. и Варшав- ская.	Сибирь Турке- станскій край и Закасп. область.	Оренбург- ская и Тургай- ская обл.	Кавказъ и Закавказье	Итого.
1900— —1909 средн. за 10 лѣтъ.	314.471 31.447	271.745 27.177	243.290 24.329	191.855 19.185	79.065 7.906	23.794 2.379	19.480 1.948	1.143.730 114.373

Эти данныя конкретно показываютъ, что добыча соли въ Оренбургской губерніи и Тургайской области стоитъ на шестомъ, т. е. предпослѣднемъ мѣстѣ среди семи районовъ, въ которыхъ добывается соль. За всѣ десять лѣтъ она не превысила ежегодной добычи соли въ Астраханской губерніи и Донской и Уральской областей. Только на Кавказѣ и Закавказьѣ добывается нѣсколько менѣе соли, чѣмъ въ Оренбургской губерніи и Тургайской области.

Если отъ 23 милліоновъ добываемыхъ въ этой губерніи и областяхъ, отнять количество соли, добываемой собственно въ Тургайской области, то количество, добываемое въ Илецкомъ промыслѣ еще уменьшится, хотя, впрочемъ, незначительно, такъ какъ добыча соли въ Тургайской области очень мала.

Слѣдовательно на основаніи этихъ данныхъ добычу соли

въ Илецкомъ промыслѣ за указанное десятилѣтіе можно принять за 23 милліона пудовъ.

Если довести ежегодную добычу Илецкаго промысла до максимальныхъ размѣровъ его производительной способности, въ предѣлахъ механическаго оборудованія копей, то она превыситъ указанную десятилѣтнюю добычу всего только вчетверо, что составитъ около десяти милліоновъ пудовъ. Но и въ такомъ случаѣ Илецкій промыселъ будетъ занимать только пятое мѣсто въ средѣ другихъ раіоновъ.

Слѣдовательно добыча соли Илецкаго промысла при самыхъ удачныхъ условіяхъ въ свою пользу, не можетъ представить серьезную конкуренцію для другихъ промысловъ, и урегулированіе тарифа въ пользу Илецка не нанесетъ имъ ущерба.

Въ настоящее время добыча соли въ Илецкѣ настолько мала по отношенію общаго количества добываемой соли въ Россіи, что составляетъ не болѣе 2,08%.

Интересы казны, Ташкентской желѣзной дороги и многихъ другихъ желѣзныхъ дорогъ требуютъ увеличенія размѣровъ добычи, что возможно только при уменьшеніи тарифныхъ ставокъ.

Теперь приведемъ данныя о размѣрахъ добычи соли въ Илецкомъ промыслѣ за болѣе продолжительный періодъ 28 лѣтъ, съ 1880 до 1907 года включительно и для краткости изложенія сгруппируемъ ихъ въ четыре періода по семи лѣтъ въ каждомъ. Кромѣ того включимъ еще пятый періодъ послѣднихъ трехъ лѣтъ 1908, 1909 и 1910. Данныя представляются въ тысячахъ пудовъ и выводится среднее годовое количество, процентъ прироста средней годовой добычи и колебаніе добычи въ видѣ максимума и минимума количества за каждый періодъ.

Данныя первыхъ четырехъ періодовъ взяты нами изъ изслѣдованія Н. П. Верховскаго «Туркестанъ въ раіонѣ Ташкентской дороги и грузы этой дороги»; данныя за 1908, 1909, и 1910 годъ взяты непосредственно изъ «Статистическихъ свѣдѣній о перевозкѣ грузовъ по Ташкентской дорогѣ», — за эти годы. Желѣзнодорожныя данныя по отправленію соли суммированы съ данными промысла по отправленію соли гужемъ.

Семилѣтніе періоды.	Общее количество въ тысячахъ пудовъ.	Годовое сред- нее количество въ тысячахъ пудовъ.	Процентное увеличеніе и уменьшеніе роста добычи.	Количество, выработанное въ каждый періодъ.	
				Максималь.	Минималь.
1. 1880—1886	13.535	1.933	—	2.723.000	1.455.000
2. 1887—1893	11.184	1.597	— 21%	2.133.000	1.244.000
3. 1894—1900	10.837	1.548	— 4%	1.939.000	1.164.000
4. 1901—1907	13.421	1.917	+ 23%	2.740.000	1.386.500
5. 1908—1910	9.418	3.139	+ 63%	3.339.000	2.794.000

Эти данныя показываютъ, что, повидимому, добыча соли возрастаетъ, но незначительно; принятая за единицу сравненія, средняя годовая добыча показываетъ, что во второмъ періодѣ производства было добыто менѣе на 21%, чѣмъ въ пер-

вомъ; въ третьемъ на 3% менѣе, чѣмъ во второмъ; въ четвертомъ болѣе на 23% и въ пятомъ болѣе чѣмъ въ предыдущемъ на 63%.

При этомъ въ первомъ періодѣ максимальная годовая добыча была 2.723 тысячи пудовъ; въ второмъ и третьемъ періодѣ она понизилась, а въ четвертомъ сравнялась съ первымъ періодомъ, а въ пятомъ возросла на 21% сравнительно съ предыдущимъ періодомъ.

Если взять добычу послѣднихъ двухъ періодовъ отдѣльно по годамъ, то получимъ болѣе детальныя цифры, которыя выяснятъ тенденцію къ повышенію размѣровъ производства.

1901—1.412	тысячъ пудовъ,	1906—2.748	тысячъ пудовъ.
1902—1.386	»	»	»
1903—2.183	»	»	»
1904—1.428	»	»	»
1905—1.925	»	»	»
		1907—2.103	»
		1908—2.794	»
		1909—3.339	»
		1910—3.285	»

Въ числѣ этихъ данныхъ имѣется одинъ годъ 1906, въ которомъ производство сразу возрастаетъ на 42,07% сравнительно съ предыдущимъ 1905 годомъ. Это былъ первый годъ открытія правильнаго движенія поѣздовъ на вновь построенномъ участкѣ Ташкентской дороги, въ которомъ промыселъ пользовался еще старымъ тарифомъ до 1 Октября. Если этотъ тарифъ дѣйствовалъ бы въ теченіе всего года, то было бы добыто 3.433 тысячи, т. е. производство возросло бы на 78% сравнительно съ 1905 годомъ. Съ 1 Октября 1906 года тарифъ повышенъ, что немедленно отразилось на добычѣ 1907 года, уменьшившейся на 20% противъ 1906 года. Дальнѣйшіе годы добыча возрастала въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи сравнительно съ предыдущимъ годомъ. Въ 1908 году на 32%, въ 1909 на 19% и въ 1910 году уменьшилась на 1%.

Что касается распредѣленія илецкой соли на рынкахъ потребленія внѣ района Ташкентской дороги, то это можно усмотрѣть изъ слѣдующихъ данныхъ, въ которыхъ отправка соли, выраженная въ пудахъ, сгруппирована по городамъ, вошедшимъ въ составъ порайонныхъ комитетовъ.

КОМИТЕТЫ.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Внѣ комитетовъ	61.250	30.750	4.504	5.550	32.700	30.600
Восточный	456.881	1.188.373	941.050	1.286.872	1.538.304	1.451.813
Московский	7.641	6.363	5.700	8.720	10.125	9.355
Петербургскій	—	3.000	208	11.101	11.084	4.928
Козловскій	27	1.500	—	—	900	902
Харьковскій	1.500	—	50	—	—	—
Кіевскій	—	—	8.277	12.000	52.200	62.109
Всего	527.299	1.229.986	959.789	1.324.242	1.645.313	1.559.707
Увеличеніе добычи сравнительно съ 1905 годомъ	—	133%	82%	151%	212%	195%

Слѣдовательно отправка илецкой соли въ прямомъ сообщеніи внѣ района Ташкентской дороги возросла въ послѣдніе два года втрое противъ 1905 года.

Наибольшее количество соли распредѣляется по дорогамъ Восточнаго Комитета, причемъ главнѣйшій рынокъ потребленія, это мѣстности, лежація при станціяхъ Самаро-Златоустовской дороги, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

ДОРОГИ.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Самаро-Златоустовская	450.012	1.119.995	862.740	1.079.569	1.165.896	1.042.019
Сибирская	3.869	52.152	60.205	187.800	345.082	370.909
Остальные дороги	3.000	16.226	18.055	19.503	27.326	38.885
Всего	456.881	1.188.373	941.050	1.286.872	1.538.304	1.451.813

Эти данныя показываютъ, что хотя послѣ 1905 года отправка илецкой соли на Самаро-Златоустовскую дорогу увеличилась болѣе чѣмъ вдвое, но начиная съ 1906 года она не возрастала и въ теченіе 5 лѣтъ то уменьшалась, то нѣсколько увеличивалась.

Отправка соли на Сибирскую дорогу въ теченіе пяти лѣтъ постоянно возрастала и въ 1910 году увеличилась почти въ сто разъ сранительно съ 1905 годомъ.

На Забайкальскую дорогу соль шла въ слѣдующихъ количествахъ: въ 1905 году—61.250 пудовъ; въ 1906 году—30.750 пудовъ; въ 1907 году—4.504 пуда; въ 1908 году—3.300 пудовъ; въ 1909 году—отправки не было вовсе; а въ 1910 году—2.700 пудовъ. Слѣдовательно отправка соли на Забайкальскую дорогу почти прекратилась.

На Сибирскую дорогу илецкая соль отправляется на разстояніе отъ 1.328 до 4.376 верстъ, т. е. распределяется по всей линіи, а на Забайкальскую на разстояніи отъ 4.376 верстъ до Срѣтенска, который отстоитъ отъ Илецка на разстояніи 5.720 верстъ.

Отправка соли по Ташкентской дорогѣ во внутреннемъ мѣстномъ сообщеніи и въ прямомъ за предѣлы дороги распределялась слѣдующимъ образомъ.

	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.
На станціи своей дороги	1.150.804	1.409.884	1.178.085	1.195.298	1.366.577	1.295.855
На станціи чужихъ дорогъ	527.299	1.229.986	959.789	1.324.243	1.645.313	1.559.607
Всего	1.678.103	2.639.870	2.137.844	2.519.541	3.011.890	2.855.562

Процентное отношеніе:

больше	124%	13%	23%	—	—	—
меньше	—	—	—	10%	20%	20%

Если отправка соли на станціи Ташкентской дороги въ мѣстномъ сообщеніи колеблется весьма слабо, то отправка въ прямомъ сообщеніи возрастаетъ, и въ послѣдніе два года возросла втрое сравнительно съ 1905 годомъ и въ то же время превысила мѣстное сообщеніе на 20%.

Въ 1907 году отправка соли за предѣлы Ташкентской дороги подъ вліяніемъ повышеннаго тарифа упала на 29% сравнительно съ 1906 годомъ. Въ 1910 году она опять упала сравнительно съ предшествующимъ годомъ, хотя всего на 85 тысячъ пудовъ, но тѣмъ не менѣе эти колебанія не въ пользу Илецкихъ копей, показываютъ шаткость положенія сбыта илецкой соли за предѣлы Ташкентской дороги.

До проведенія Ташкентской желѣзной дороги отправка соли Илецкаго промысла производилась исключительно гужевою перевозкой, но и съ открытіемъ временнаго, а черезъ два года и правильнаго движенія, она не прекращалась и продолжается попрежнему и въ настоящее время, какъ для снабженія солью ближайшихъ станцій, лежащихъ около Илецка, такъ и отъ Илецка до Оренбурга.

Чтобы выяснитъ точные размѣры такой перевозки, приво-

дятся слѣдующія цифровыя данныя, начиная съ послѣдняго 1902 года, въ которомъ практиковалась только гужева я перевозка.

Годы.	Отправка по жел. дор.	Проценты.		Отправка на подводахъ.	Проценты.		Всего.	Проценты.	
		+	—		+	—		+	—
1902	—	—	—	1.412.796	—	—	1.412.796	—	—
1903	1.320.000	—	—	863.771	—	63	2.183.771	35	—
1904	870.750	—	51	557.835	—	54	1.428.585	—	53
1905	1.665.500	47	—	259.915	—	114	1.925.415	28	—
1906	2.478.750	32	—	269.805	3	—	2.748.555	29	—
1907	1.806.500	—	37	296.775	9	—	2.103.275	—	30
1908	2.519.541	39	—	275.000	—	7	2.794.541	32	—
1909	3.012.898	19	—	327.000	18	—	3.339.898	19	—
1910	2.856.562	—	5	429.000	31	—	3.285.562	—	1,6

Эти данныя показываютъ, что во время временного движенія, открытаго для перевозки грузовъ по строящейся Ташкентской дорогѣ, въ 1903 и 1904 году гужева я перевозка значительно упала, т. е. на 63%—54%. Въ годъ открытiя правильного движенія перевозка упала еще на 114% и достигла своего минимума.

Но уже начиная съ 1906 года, въ которомъ увеличены тарифныя ставки на соль, гужева я перевозка возрастаетъ въ 1906 году на 3%, въ 1907 на 9%. Въ 1908 году она временно слегка понизилась на 7%, а въ 1909 вновь поднялась на 18% и въ 1910 году на 31%.

Слѣдовательно гужева я перевозка возросла въ 1910 году (429 тысячъ пудовъ) на 65% сравнительно съ минимальной перевозкой (259 тысячъ пудовъ) бывшей въ 1905 году.

Въ послѣднее время она, повидимому, имѣетъ тенденцію возрастать.

Уменьшенiе перевозки соли по желѣзной дорогѣ въ 1904 году сравнительно съ 1913 годомъ (съ 1320 тысячъ на 870 тысячъ) объясняется тѣмъ, что въ періоды конструкціоннаго временнаго движенія поѣздовъ по желѣзной дорогѣ, перевозка частныхъ грузовъ находится въ полной зависимости отъ освобожденiя линiи отъ перевозки конструкціонныхъ грузовъ, очевидно въ 1904 году линiя была болѣе занята, чѣмъ въ 1903 году.

Необходимо обратить вниманiе, что во всѣхъ цифровыхъ данныхъ, приводимыхъ нами, добыча соли въ промыслѣ отождествляется съ отправкой ея по желѣзной дорогѣ и гужемъ, хотя въ дѣйствительности добыча всегда нѣсколько болѣе предъявленныхъ промыслу требованiй на отпускъ соли, т. е. заказовъ, почему получается нѣкоторый остатокъ, служащiй запасомъ. Для точнаго учета размѣровъ продуктивности производства, запасъ, въ амбарахъ промысла, не имѣетъ значенiя, такъ какъ продуктивность промысла, какъ не использованная полностью, обуславливается исключительно вывозомъ изъ него соли.

Всѣ цифровыя данныя, приведенныя нами, убѣждаютъ въ томъ, что промыселъ развивается очень слабо и со времени проведенiя желѣзной дороги могъ расширить свой сбытъ только вдвое противъ того количества, которое сбывалъ ранѣе при одной первобытной перевозкѣ, доступной только на короткія разстоянiя, не превышающiя 100—150 верстъ.

Въ 1902 году вывезено гужомъ 1412 тысячъ пудовъ соли, а въ 1910 желѣзною дорогою совмѣстно съ гужомъ 3285 тысячъ.

Существованіе гужа параллельно съ желѣзною дорогою само по себѣ показываетъ ненормальность положенія, въ виду мірового назначенія желѣзныхъ дорогъ уничтожить въ своихъ раіонахъ всякаго рода транспортъ кромѣ одного воднаго пути, съ которымъ они конкурируютъ въ скорости, уступая въ размѣрахъ фрахтовъ.

Желѣзныя дороги, своими механическими силами сокращая пространство и время, естественно предоставляютъ коммерческимъ конъюнктурамъ крупныя преимущества свободнаго предложенія товаровъ на различныхъ рынкахъ, но тарифныя ставки часто парализуютъ ихъ значеніе въ отношеніи свободнаго распредѣленія продукта производства.

Въ данномъ случаѣ Илецкій промыселъ лишень возможности интенсивно развивать свое дѣло исключительно вслѣдствіи неблагоприятной для него схемы тарифовъ и крупныхъ разницъ въ провозныхъ платахъ для такого малоцѣннаго продукта, какъ соль.

Илецкій промыселъ пользуется рынками малонаселенныхъ мѣстностей, — совокупность культурныхъ и экономическихъ условій которыхъ не обѣщаетъ развитія въ нихъ въ скоромъ времени усиленія потребленія соли. Самые населенные и культурные раіоны Россіи какъ Привислинскій и Прибалтійскій края, а также Сѣверо—Западные губерніи, для него совершенно недоступны по дальности разстоянія, какъ не компенсированныя соотвѣтствующими тарифами. Приведемъ сравнительную справку о разстояніяхъ въ верстахъ до Варшавы и Риги.

Отъ	Варшава.	До Вереть	Рига.
Илецкъ	2.620		2.311
Царицынъ	1.941		1.504
Бахмутъ	1.351		1.554
Одесса	1.119		1.539

Не касаясь исключительныхъ тарифовъ (отъ Одессы въ Привислинскій край) и перевозки по Илецкой вѣткѣ, такъ какъ эквивалентами этихъ тарифныхъ условій будетъ доставка баскунчакской соли до Царицына и крымской до Одессы, провозныя платы по общей схемѣ между названными выше пунктами составляютъ, безъ дополнительныхъ сборовъ:

Отъ	Варшава.	До Рига.
	копѣекъ съ пуда.	
Илецкъ	36.18	34.12
Царицынъ	31.65	30.74
Бахмутъ	26.02	29.14
Одесса	21.98	28.45

Такимъ образомъ илецкая соль за доставку до Варшавы по сравненію съ солью другихъ промысловъ платитъ съ пуда отд 4.53 до 14.20 коп. больше, за доставку до Риги отъ 3.48 до 5.67 коп. съ пуда больше.

Какія мѣры ни принимались бы для равноправнаго помѣщенія илецкой соли вмѣстѣ съ солью другихъ промысловъ,

эти разницы настолько велики, что они дѣлаютъ эти рынки совершенно для насъ недоступными.

При существующихъ высокихъ тарифахъ илецкая соль тоже недоступна и во внутреннія болѣе населенныя губерніи.

Такимъ образомъ въ Сибирь илецкую соль не пускаетъ пермская, во внутреннія губерніи и на западъ—южная соль, а на Самаро-Златоустовской дорогѣ илецкой соли приходится сталкиваться съ баскунчакской, пользующей дешевымъ воднымъ фрахтомъ.

Даже въ предѣлахъ Ташкентской дороги соль не можетъ конкурировать съ Баскунчакской солью, которая проникаетъ отъ Самары до Бузулука и даже до Оренбурга и снабжаетъ солью этотъ участокъ дороги, имѣющій весьма густое населеніе.

Въ 1909 году несмотря на большую разницу въ стоимости желѣзнодорожной доставки соли отъ Илецка до Варшавы сравнительно съ таковой отъ Деконска до Варшавы, т. е. на 13 коп. въ пользу послѣдняго направленія, Управление Илецкаго Промысла сдѣлало серьезную попытку проникнуть въ Варшаву, Кѣльцы и Лодзь и запрдало соль мелкимъ торговцамъ по крайне дешевой цѣнѣ. Послѣдствіемъ этого мѣстныхъ цѣны на соль понизились на 5—6 коп. на пудъ. Такая попытка была сначала удачна и вызвала заказы на илецкую соль, но только на весьма короткое время. Мѣстные крупные оптовые торговцы оказали сильное давленіе на мелкихъ покупателей временнымъ пониженіемъ цѣнъ на свою соль. Исполненные илецкимъ промысломъ заказы не были даже взяты со станціи назначенія и были проданы съ аукціона по весьма низкимъ цѣнамъ. Эта попытка окончилась неудачей и убыткомъ для промысла.

Вообще можно сказать, что цѣны на соль слишкомъ неосильны для населенія и конкуренція промысловъ могла бы понизить ихъ. Уже Государственная Дума обратила вниманіе на этотъ важный вопросъ и просила Министра Торговли и Промышленности принять соотвѣтствующія мѣры къ пониженію цѣнъ на соль.

Попытка Управленія Илецкимъ Промысломъ, вызвавшая пониженіе мѣстныхъ цѣнъ, вполне соотвѣтствовала желанію Г. Думы, но эта задача не можетъ быть рѣшена при современной разницѣ въ провозныхъ платахъ.

Илецкій промыселъ не можетъ выпускать соль со своихъ копей по цѣнѣ ниже 10 коп. за пудъ, при настоящихъ размѣрахъ добычи, иначе производство не окупитъ всѣ расходы по арендной платѣ, содержанію администраціи, рабочихъ и машинъ, ремонта зданій и оборудованія и другихъ расходовъ, сопряженныхъ съ веденіемъ такого сложнаго и довольно крупнаго предпріятія. Но по мѣрѣ уменьшенія провозныхъ платъ и, какъ послѣдствіе этого, расширеніе сбыта рынка, а слѣдовательно и увеличенія добычи соли, конечно такая цѣна будетъ постепенно понижаться въ пользу покупателей и населенія.

Въ настоящую осень (1911 г.) на пудъ илецкой и пермской соли стояли слѣдующія цѣны въ городахъ: Самарѣ, Уфѣ, Міясѣ и Челябинскѣ. Для ознакомленія съ этими цѣнами необходимо принять во вниманіе, что комовая соль продается безъ тары

въ кускахъ; молотая соль продается въ куляхъ, мѣшкахъ бязевыхъ и джутовыхъ. Размѣры кулей и мѣшковъ приняты въ торговлѣ солью въ $\frac{1}{2}$ пуда, 1 пудъ, 5 и 6 пудовъ. Чѣмъ больше куль или мѣшокъ, тѣмъ дешевле цѣна пуда соли. Соль такой малоцѣнный продуктъ, что въ ея стоимость не можетъ входить цѣнность тары, т. е. куля и мѣшка, почему ихъ стоимость раскладывается на пудъ прибавкой къ стоимости самаго продукта.

Города.	Илецкая соль.					
	Комовая.			Молотая.		
	Коп.	Пуды.	Всѣ тары.	Въ куляхъ.	Въ мѣшкахъ.	
					Миткалевые (въ коп.).	Джутовые (въ коп.).
Челябинскъ . . .	42	{	$\frac{1}{2}$	50	56	—
			1	47	50	—
			5	44	48	—
			6	—	—	—
Міясъ	$38\frac{1}{2} - 40$	{	$\frac{1}{2}$	49	51	—
			1	44—45	47—48	46
			5	>	44—45	—
Уфа	31	{	$\frac{1}{2}$	—	—	—
			1	—	38—40	—
			5	>	33—36	—
Самара	25	{	1	33	35	—
			$\frac{1}{4}$	—	33	32
			5	27—30	—	—

ГОРОДА.	Пермская соль.				
	Комовая.		Молотая.		
	Коп.	Всѣ тары (въ пуд.).	Коп.	Въ куляхъ (въ коп.).	
Челябинскъ	—	{	$\frac{1}{2}$	—	41
			1	—	39
			6	—	36
			5	—	—
Міясъ	—	{	$\frac{1}{2}$	—	40
			1	—	39
			5	—	38
Уфа	21	{	$\frac{1}{2}$	—	28
			1	—	25
			5	—	23
Баскунчакская соль.					
Самара (насыпью)	15	{	1	—	20
			5	17	—

Эти справочныя цѣны показываютъ, что вездѣ цѣна илецкой соли значительно выше пермской и баскунчакской. Такъ, комовая илецкая соль въ Уфѣ дороже пермской на 10 коп. Молотая въ куляхъ дороже отъ 5 до 9 коп. на пудъ. Въ Самарѣ илецкая соль дороже баскунчакской отъ 10 до 13 коп. на пудъ.

Надо принять во вниманіе, что Илецкій промыселъ поставляетъ соль оптомъ въ склады и лавки, слѣдовательно владельцы послѣднихъ или управляющіе ими должны накладывать нѣсколько копѣекъ на пудъ на погашеніе накладныхъ расходовъ и на прибыль своего предпріятія, что несомнѣнно еще возвышаетъ стоимость соли, которую оплачиваетъ потребитель. Понятно, что при указанной выше разницѣ въ цѣнахъ, илецкой соли невозможно конкурировать съ пермской.

Съ 1 октября 1906 года, впредь до отмѣны, введены въ дѣйствіе новые тарифы на соль, въ которыхъ первый поясъ въ 405 верстъ раздѣленъ на два пояса:

отъ 1 до 180 верстъ по $\frac{1}{30}$ съ пуда и версты
» 180 » 405 » » $\frac{1}{45}$ » » » »

До установленія этого тарифа, первый поясъ въ 405 верстъ, таксировался по $\frac{1}{45}$ съ пуда и версты.

Очевидно этотъ тарифъ явился во-первыхъ—покровительственнымъ для гужевоѣ перевозки, а во-вторыхъ увеличилъ ставки на 2 коп. съ пуда.

Если придерживаться принципа покровительственной политики для гужевоѣ перевозки, то, казалось бы, не слѣдовало вовсе строить въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, однако, государство построило Сибирскую магистраль, и тѣмъ убило вовсе колоссальный извозный промыселъ на традиціонномъ сибирскомъ трактѣ, протяженіемъ болѣе четырехъ тысячъ верстъ.

Гужеваѣ перевозка отъ Илецка до Оренбурга на протяженіи 70 верстъ, если и даетъ заработокъ населенію, то не настолько значительный, чтобы желѣзная дорога поставлена была въ необходимость съ нимъ считаться. Всегда и вездѣ желѣзныя дороги игнорируютъ гужевою перевозку при проведеніи своихъ линій, а по открытіи движенія убиваютъ ее.

При отвлеченіи всей соли слѣдующей изъ Илецка непосредственно въ Оренбургъ отъ гужевоѣ перевозки и перенесеніи ея на желѣзную дорогу, этотъ извозный промыселъ найдетъ себѣ примѣненіе въ таковомъ же промыслѣ, но не параллельно желѣзной дорогѣ, а перпендикулярно къ ней, для поддержанія грузового сообщенія желѣзной дороги съ окрестными и дальними городами и селеніями. Притомъ въ Оренбургской губерніи такое значительное пространство свободной земли, что часть населенія съ успѣхомъ можетъ перейти на земледѣліе.

Установленіе исключительнаго тарифа № 27 на Самару и Уфу, уменьшивъ провозную плату противъ общей схемы, какъ выяснено выше, не оказало вліянія на поднятіе интенсивности дѣятельности копей.

Точно также установленіе исключительнаго тарифа по $\frac{1}{65}$ отъ Илецка до Ташкента не имѣло никакого вліянія на улучшеніе дѣла, такъ какъ промыселъ не можетъ отправлять соль

по назначенію въ Ташкентъ. Обиліе соляныхъ озеръ Тургайской и Сыръ-Дарьинской областей, находящихся вблизи желѣзной дороги, исключаетъ всякую возможность конкуренціи съ самосадочною озерною солью. Эта соль добывается изъ мелкихъ соляныхъ озеръ, въ которыхъ воды, подъ вліяніемъ лѣтнаго палящаго солнца киргизскихъ степей, испаряются, осаждавая слой соли. Мѣстные жители киргизы снимаютъ этотъ слой лопатами и послѣ очистки соли отъ грязи продаютъ ее рыбопромышленникамъ для просолки рыбы, и доставляютъ на станціи желѣзной дороги для отправки въ Ташкентъ и по станціямъ, въ тѣ мѣстности области, которыя не имѣютъ собственной соли. Цѣна такой соли на мѣстѣ отъ 4 до 10 и 12 копѣекъ.

Такой соли въ Ташкентъ доставлено по желѣзной дорогѣ въ 1908 году 244 тысячи пудовъ, въ 1909—253 тысячи пудовъ и въ 1910—289 тысячъ пудовъ.

Кромѣ того, Ташкентъ получаетъ соль со станціи Средне-Азіатской дороги. Въ 1908 году получилъ 72 тысячи пудовъ, въ 1909—90 тысячъ пудовъ и въ 1910 году—58 тысячъ пудовъ.

На основаніи всѣхъ представленныхъ соображеній и данныхъ мы рѣшили обратиться въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ ходатайствомъ понизить дѣйствующій нынѣ тарифъ для Илецкаго казеннаго соляного промысла до $1/65$ на все разстояніе отъ 1 версты до 1.600 верстъ, чтобы этимъ путемъ сгладить настоящія разницы при подвозкѣ соли для сбыта въ различные раіоны и тѣмъ открыть промыслу доступъ на всѣ рынки Имперіи, предоставивъ торговлю солью свободной конкуренціи между всѣми русскими промыслами.

Копія ходатайства Енисейскаго Губернатора въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 12 мая 1912 года за № 648.

Въ виду назначенія на 15 сего мая засѣданія образованнаго при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ совѣщанія по пересмотру тарифовъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ соли я, освѣдомившись объ этомъ изъ заявленія енисейскихъ солепромышленниковъ лишь 10-го мая, успѣшилъ обратиться въ Вашему Превосходительству по телеграфу съ просьбой объ отсрочкѣ окончательнаго рѣшенія означеннаго вопроса до разсмотрѣнія Министерствомъ Финансовъ моихъ по сему поводу соображеній. Соображенія эти имѣю честь сообщить Вашему Превосходительству, считая долгомъ пояснить, что они основаны исключительно на имѣющихся въ распоряженіи моемъ официальныхъ данныхъ, а также на данныхъ, помѣщенныхъ въ «Сборникъ статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности Россіи въ 1907 году,» изданномъ въ 1910 году Горнымъ Ученымъ Комитетомъ. Эти матеріалы не отличаются желательной полнотой, что объясняется съ одной стороны затруднительностью по недостатку средствъ и влѣдствіе иныхъ мѣстныхъ условій, собиранія въ Сибири статистическихъ свѣдѣній, а съ другой стороны,—краткостью времени для обработки матеріаловъ и составленія настоящаго сообщенія. Содержаніе его не могло быть къ сожалѣнію дополнено извлеченіями изъ «Матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку соли по всей сѣти російскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1912 году», изданныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ лишь на дняхъ и не успѣвшихъ еще быть полученными въ г. Красноярскѣ. Но по поводу указанной мною нѣкоторой неполноты положенныхъ въ основаніе настоящаго моего сообщенія данныхъ личное мое впечатлѣніе, основанное на наблюденіи за промышленною жизнью Енисейской губерніи и въ частности за добычей и производствомъ въ ней соли, обязываетъ меня высказать увѣренность, что всякіе новые дополнительные матеріалы не только не окажутся въ противорѣчій съ излагаемыми въ семъ сообщеніи, но послужатъ лишь вѣщимъ имъ подтвержденіемъ, и будущности соляного промысла въ Енисейской губерніи, къ которымъ я прихожу, найдутъ въ нихъ лишь новое болѣе твердое основаніе.

Изъ всѣхъ видовъ промышленности въ Енисейской губерніи добыча и производство соли являются едва ли не древнѣйшими. Первая соляная варница въ этой губерніи была открыта въ началѣ XVII вѣка енисейскими мѣщанами Хромовыми на берегу рѣчки Усолки въ районѣ нынѣшней Тасѣевской волости, Канскаго уѣзда. Въ 1764 году варница эта перешла въ собственность казны и подъ названіемъ казеннаго Троицкаго солевареннаго завода существуетъ и понынѣ,

являясь наиболѣе благоустроеннымъ и самымъ крупнымъ по количеству вывариваемой соли заводомъ въ губерніи. Помимо него въ Енисейской губерніи существуютъ солеваренные заводы Манзинскій въ Красноярско-Ачинскомъ горномъ округѣ, уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ не дѣйствующій, и въ Минусинскомъ горномъ округѣ—Абаканскій, Василе-Ивановскій и Алтайскій.

Что касается качества соли источниковъ и озеръ, изъ которыхъ она этими заводами добывается, то на заводахъ Василе-Ивановскомъ и Алтайскомъ она отличается качествомъ хорошимъ, а на Троицкомъ и Абаканскомъ весьма высокимъ: хлористый натрій содержится въ василе-ивановской и алтайской соли въ количествѣ до 90%, въ троицкой почти 95%, а въ абаканской болѣе 96%. Въ виду чего въ качественномъ отношеніи выварочная соль Енисейской губерніи нисколько не уступаетъ ея главному конкуренту, соли пермской, содержаніе въ коей хлористаго натрія равняется 94,56%.

Запасы выварочной соли въ Енисейской губерніи признаются какъ промышленниками, такъ и научными авторитетами неизсякаемыми. Нагляднымъ подтвержденіемъ чему служить наблюдаемая во всѣхъ мѣстныхъ соляныхъ озерахъ и источникахъ устойчивость крѣпости разсоловъ. Такъ, несмотря на многолѣтнюю эксплуатацію Абаканскаго, Василе-Ивановскаго и Алтайскаго заводовъ разсолы ихъ неизмѣнно удерживаются на первомъ заводѣ въ предѣлахъ 9—10° (по ареометру Бомэ), на второмъ—въ 10° и на третьемъ въ 16—18°. Еще болѣе убѣдительнымъ въ этомъ отношеніи представляется опытъ казеннаго Троицкаго завода. Выварка на немъ соли начата, какъ мною выше указано, еще въ началѣ XVII столѣтія. Съ переходомъ въ 1764 году завода въ казну эксплуатація его приобрѣла интенсивный характеръ, иждивеніемъ казны путемъ примѣненія принудительнаго труда ссыльно-каторжныхъ велась непрерывно до конца прошлаго вѣка, а съ этого времени ведется частными предпринимателями также непрерывно и понынѣ. Судя по сохранившимся съ 1783 года записямъ объ ежегодной добычѣ соли, Троицкимъ заводомъ съ этого года по 1911 годъ, т. е. за 128 лѣтъ, добыто свыше 10^{1/2} милліоновъ пудовъ соли. А между тѣмъ разсолъ источниковъ, какъ то устанавливается имѣющимся съ 1827 года записями, не только не ослабѣваетъ, а вслѣдствіе болѣе правильной въ техническомъ отношеніи постановки дѣла крѣпнеть: съ 1827 по 1858 годъ крѣпость его колебалась между—9—14½°, съ 1858 колебанія эти выражаются въ 11—16°, а въ теченіе послѣдняго десятилѣтія они равняются 15—17° и въ двухъ наиболѣе слабыхъ по разсолу колодцахъ издавна стоятъ на однихъ и тѣхъ же уровняхъ 9° и 4°.

Помимо источниковъ и озеръ выварочной соли Енисейская губернія богата и солью самосадочной. Ни статистическія свѣдѣнія, ни даже самое упоминаніе о самосадочныхъ соляныхъ озерахъ Енисейской губерніи не нашли себѣ мѣста въ изданномъ Горнымъ Ученымъ Комитетомъ «Сборникъ статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности Россіи въ 1907 году». А между тѣмъ въ предѣлахъ Минусинскаго

уѣзда, Енисейской губерніи, уже давно извѣстны такія озера, Шунеть и Форпость. Первое съ минувшаго года распоряженіемъ Иркутскаго Генераль-Губернатора изъ коммерческой эксплуатаціи изъято и передано въ завѣдываніе Управленія курорта Широ исключительно для лечебнаго назначенія. Но озеро Форпость разрабатывается и въ настоящее время; причемъ количество единовременно осаждающей въ немъ соли выражается въ весьма значительныхъ цифрахъ, достигая 2-хъ милліоновъ пудовъ. По содержанію своему и эта соль представляется доброкачественной; обладая незначительной горьковатостью, она тѣмъ не менѣе потребляется мѣстнымъ населеніемъ въ пищу и непосредственно и для засола овощей.

Такимъ образомъ и по качеству и по количеству своему соль Енисейской губерніи должна была бы имѣть сбытъ весьма значительный. Между тѣмъ даже мѣстный въ узкомъ смыслѣ, т. е. заключающійся въ предѣлахъ губерніи, рынокъ принадлежит не ей, а соли привозной, Пермской.

Въ отношеніи находящейся въ зависимости отъ размѣровъ сбыта и характеризующей его производительности Енисейскихъ соляныхъ промысловъ всѣ официальные данныя свидѣтельствуютъ о крайне печальномъ положеніи дѣла. Имѣющійся въ настоящее время въ наличности запасъ осѣвшей на озерѣ Форпость соли въ количествѣ отъ 1½ до 2-хъ милліоновъ пудовъ имѣетъ сбытъ въ размѣрѣ не болѣе 100—125 тысячъ пудовъ въ годъ. Годовая же производительность заводовъ выражается въ настоящее время на Василе-Ивановскомъ и Алтайскомъ заводахъ вмѣстѣ въ 50—70 тысячъ пудовъ, на Абаканскомъ до 100 тысячъ пудовъ и на Троицкомъ отъ 150—200 тысячъ пудовъ, т. е. въ общей сложности въ 370 тысячъ пудовъ на всю губернію. Причемъ къ этому необходимо еще добавить, что ни одинъ изъ этихъ заводовъ не въ состояніи бываетъ распродать все количество добытой имъ въ теченіи года соли, и остатки ея накапливаются на заводахъ въ большихъ количествахъ. Такъ: на Троицкомъ заводѣ годовой остатокъ непроданной соли, при обязательной по арендному договору между казною и предпринимателемъ минимальной вываркѣ соли, не бываетъ никогда ниже нѣсколькихъ десятковъ тысячъ пудовъ и доходитъ иногда до 50 тысячъ пудовъ. Какое явленіе въ сравнительно непродолжительный срокъ должно неминуемо привести къ столь значительному перепроизводству соли и загроможденію ею заводскихъ складовъ, что едва ли не единственнымъ выходомъ изъ затрудненія, для арендаторовъ Троицкаго завода будетъ обратная ссыпка соли въ источники.

Въ виду изложенныхъ мною выше свѣдѣній о качествѣ и размѣрахъ запасовъ соли въ нѣдрахъ земли, въ Енисейской губерніи ничтожность ея добычи объясняется исключительно ограниченностью сбыта. Если бы таковой могъ распространяться только на мѣстный въ узкомъ смыслѣ, т. е. заключающійся въ предѣлахъ губерніи, рынокъ, то при всей незначительности его емкости, долженствующей быть опредѣляемой въ цифрахъ потребленія соли въ 1½—2 милліона пудовъ, размѣры сбыта дали бы возможность мѣстной соляной промы-

шленности нѣсколько оживиться. Между тѣмъ даже и этотъ ничтожный по своей емкости рынокъ мѣстной соли не доступенъ: она не въ силахъ конкурировать на немъ съ привозной изъ Европейской Россіи.

Явленіе это представляется вполне понятнымъ при сопоставленіи цѣнъ на соль Европейской Россіи и Енисейской губерніи на мѣстахъ ея производства. Не останавливаясь на причинахъ, обуславливающихъ высокій уровень цѣнъ Енисейской соли и заключающихся въ малокультурности края, значительности протяженія и плохомъ состояніи грунтовыхъ дорогъ, въ дороговизнѣ рабочихъ рукъ, а для степныхъ мѣстностей, гдѣ расположены соляныя озера Минусинскаго уѣзда, еще и въ дороговизнѣ топлива, позволяю себѣ обратить вниманіе Вашего Превосходительства на то существенное превышеніе цѣнъ на Енисейскую соль надъ цѣнами на соль Европейской Россіи, которое устанавливается ихъ сравненіемъ. По содержащимся въ вышеупомянутомъ мною Статистическомъ сборникѣ о горнопромышленности Россіи свѣдѣніямъ (стр. XXXVI) цѣны на пудъ соли на мѣстахъ ея производства равняются: въ Таврической губерніи въ Евпаторійскомъ районѣ $4\frac{3}{4}$ — $9\frac{1}{2}$ коп., а въ Керченско-Θеодосійскомъ 5 — 9 коп., въ Днѣпровскомъ районѣ Екатеринославской губерніи 5 — 9 коп., въ Астраханской губерніи лишь 1,5 — 3,5 коп., въ Пермской губерніи 9 — 12 коп. Тогда какъ въ Енисейской губерніи пудъ соли на мѣстѣ добычи ея стоитъ 27 — 50 коп. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что въ зависимости отъ такихъ цѣнъ соль Европейской Россіи преимущественно Пермская, находящаяся въ болѣе благопріятныхъ географическихъ условіяхъ, въ состояніи выдержать перевозку дорогою и на дальнія разстоянія по Сибири; между тѣмъ какъ Енисейской соли доступны лишь районы ближайшіе къ мѣстамъ ея производства и лишь дешевыя перевозки водными путями. Вслѣдствіе этого въ распредѣленіи соли Енисейской губерніи и конкуренціи ея съ Пермской солью наблюдаются такія ненормальныя явленія: соль Минусинскаго уѣзда выварочная не идетъ въ сбытъ дальше предѣловъ своего уѣзда и даже въ центрѣ его, г. Минусинскѣ, отстоящемъ отъ желѣзной дороги въ 330 верстахъ, иногда вынуждена уступать часть рынка Пермской соли; Минусинская соль самосадочныхъ озеръ, имѣя сбытъ въ предѣлахъ своего уѣзда, несмотря на относительную дешевизну добычи ея, уже не въ силахъ, однако, конкурировать съ Пермской солью по линіи желѣзной дороги, но вмѣстѣ съ тѣмъ, благодаря упомянутой относительной своей дешевизнѣ и дешевизнѣ доставки водой, дѣлаетъ болѣе 1.000 верстъ до г. Енисейска и вытѣсняетъ оттуда ближайшую къ этому городу, но болѣе дорогую выварочную соль Казеннаго Троицкаго завода. А соль этого завода, имѣя сбытъ въ непосредственно примыкающемъ къ нему районѣ только въ количествѣ 25 — 30 тысячъ пудовъ и послѣ пробѣга по грунтовой дорогѣ на протяженіи 200 верстъ достигая линіи желѣзной дороги при станціи Канскѣ, находитъ сбытъ въ сравнительно незначительномъ количествѣ 80 — 90 тысячъ пудовъ только въ одномъ этомъ пунктѣ, не передвигаясь по желѣзной дорогѣ ни на западъ, ни на востокъ, ибо,

поднявшись въ цѣнѣ вслѣдствіе высокаго фрахта гужевоѣ доставки и вслѣдствіе накладныхъ расходовъ по содержанію въ Канскѣ склада, создаваемого необходимою доставлять соль только зимой по менѣе дорогому пути, Троицкая соль уже не въ силахъ выдержать въ конкуренціи съ Пермскою солью дальнѣйшій ростъ въ цѣнѣ, вызываемый оплатой перевозки даже на ближайшіе отъ Канска станціи. Такимъ образомъ, не только до станціи Канскъ, но и на Востокъ за нимъ вся линія Сибирской желѣзной дороги занята солью Пермскою.

Выше описанное печальное положеніе соляной промышленности Енисейской губерніи, вызывая справедливыя жалобы предпринимателей и убивая ихъ энергію, не только не даетъ этой области примѣненія труда мѣстнаго населенія, задатковъ дальнѣйшаго развитія, но и грозитъ ей серьезной опасностью. Изъ перечисленныхъ выше солеваренныхъ заводовъ Манзинскій бездѣйствуетъ уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. Алтайскій заводъ Минусинскаго уѣзда въ теченіе послѣдняго года не работаетъ, и арендаторъ его предполагаетъ прекратить его дѣятельность. Та же участь ожидаетъ и другіе заводы, встрѣчающіе на пути своего развитія непреодолимые для предпринимательской дѣятельности неблагоприятныя условія, среди которыхъ въ данное время рѣшающее значеніе имѣютъ тарифныя ставки на перевозку соли по Сибирской желѣзной дорогѣ. Печальное положеніе въ Енисейской губерніи соляной промышленности отражается пагубно и на интересахъ казны, ибо ей принадлежатъ всѣ находящіяся въ предѣлахъ этой губерніи мѣсторожденія соли и солеваренные заводы. Съ закрытіемъ однихъ и съ уменьшеніемъ производства на тѣхъ изъ нихъ, на которыхъ, какъ на Троицкомъ заводѣ, арендная плата исчисляется въ видѣ попуднаго сбора съ добытой соли, доходы казны будутъ падать при полномъ отсутствіи какихъ либо оправдывающихъ эти потери основаній.

Соображенія эти возлагаютъ на меня долгъ обратиться къ Вашему Превосходительству съ просьбой о поддержкѣ со стороны Министерства Финансовъ Енисейской соляной промышленности путемъ установленія благопріятствующихъ ей тарифовъ на перевозку соли по Сибирской желѣзной дорогѣ. Какое поддержка, создавая привилегированное положеніе не какому либо одному коммерческому предпріятію, а цѣлой сѣти ихъ, по сравненію съ однородными предпріятіями иныхъ раіоновъ, далека отъ того, чтобы ограниченіемъ конкуренціи вызвать тяжелый для мѣстнаго населенія подъемъ цѣнъ на одинъ изъ главныхъ предметовъ его потребленія и послужить лишь проявленіемъ благожелательнаго и справедливаго отношенія Правительства къ насущнымъ потребностямъ промышленности въ одной изъ губерній Сибири.

Выписка из докладной записки Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отъ 12 мая 1912 года за № 1167.

XXXVI Съѣздъ горнопромышленниковъ Юга Россіи, въ засѣданіи 28 ноября 1911 года, при обсужденіи вопроса о тарифахъ на соль, пришелъ къ тому заключенію, что развитіе отечественной химической промышленности могло бы имѣть большое значеніе въ смыслѣ увеличенія роста потребленія соли, примѣромъ чего можетъ служить Германія, гдѣ въ настоящее время производительное потребленіе соли химическою промышленностью превышаетъ количество, потребляемое населеніемъ въ пищу; въ виду чего и принимая во вниманіе возбужденный Обществомъ промышленниковъ губерній Царства Польскаго вопросъ о дороговизнѣ соли, вслѣдствіе высокихъ провозныхъ платъ на нее, Съѣздъ постановилъ возбудить ходатайство о пониженіи тарифа на перевозку соли для промышленныхъ цѣлей, поручивъ Совѣту Съѣзда предварительно детально изучить этотъ вопросъ, и между прочимъ выяснитъ наилучшія способы предупрежденія возможныхъ при означенной перевозкѣ злоупотребленій, именно: должна ли соль для промышленныхъ цѣлей перевозиться по особымъ свидѣтельствамъ, или же въ денатурированномъ видѣ, выясненіе какового вопроса Съѣздомъ было поручено Совѣту Съѣзда.

Изъ собранныхъ Совѣтомъ свѣдѣній выяснилось, что денатурированіе соли, предназначаемой для химическихъ цѣлей, признается неудобнымъ какъ солепромышленниками, такъ и представителями химической промышленности, что подтверждается, между прочимъ, прилагаемымъ при этомъ въ копіи протоколомъ № 14 Правленія «Общества для содѣйствія развитію химической промышленности и торговли» (засѣданіе 15 февраля 1912 года), вслѣдствіе чего наиболее желательнымъ является перевозка соли для нуждъ химической промышленности по особымъ свидѣтельствамъ. Что касается до размѣровъ пониженія тарифныхъ ставокъ, то представители химической и соляной промышленности находятъ справедливымъ и желательнымъ ходатайствовать объ установленіи пониженнаго тарифа на перевозку соли для надобностей химической промышленности до размѣровъ диф. № 41 на землеудобрительные туки.

Докладывая объ этомъ, Совѣтъ Съѣзда имѣетъ честь покорнѣйше просить Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не отказать въ содѣйствіи къ удовлетворенію вышеизложенныхъ ходатайствъ.

Копія записки довѣреннаго арендаторовъ Троицкаго солевареннаго завода Енисейской губерніи И. А. Тонконогова на имя Директора Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ отъ 3 мая 1912 года.

Получивъ только 12 апрѣля текущаго года адресованное намъ Окружнымъ Инженеромъ Красноярско-Ачинскаго Горнаго Округа приглашеніе принять участіе въ образованномъ при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Совѣщаніи по пересмотру тарифовъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ соли, мы не имѣли возможности ни обсудить совмѣстно съ другими владѣльцами солеваренныхъ заводовъ и самосадочныхъ соляныхъ озеръ Енисейской губерніи вопросъ о желательныхъ для мѣстнаго производства соли тарифныхъ ставкахъ на ея перевозку, ни даже собрать матеріаль, способный дать хотя бы въ общихъ чертахъ картину положенія въ нашемъ краѣ добычи соли и условія ея сбыта. Вслѣдствіе этого въ настоящей краткой, дабы излишними подробностями не затруднять вниманіе Совѣщанія, запискѣ мы вынуждены изложить данныя, характеризующія условія добычи и сбыта соли лишь одного, находящагося въ нашей эксплуатаціи, солевареннаго завода и высказать по разсматриваемому Совѣщаніемъ вопросу лишь наши личныя пожеланія. Условія специфическія для соляной промышленности, а также общія культурныя и экономическія въ Енисейской губерніи по сравненію съ этими условіями въ Европейской Россіи столь тяжелы, существующія цѣны перевозки по Сибирской желѣзной дорогѣ для Енисейской соли столь неблагоприятны, что, высказывая пожеланія объ измѣненіи этихъ цѣнъ въ направленіи поощренія мѣстнаго солеваренія, мы съ увѣренностью можемъ утверждать, что каждое благоприятное для насъ лично измѣненіе и провозной цѣнѣ соли окажется благоприятнымъ, хотя быть можетъ и не въ такой мѣрѣ, какъ для насъ, и для другихъ хозяевъ солеваренныхъ заводовъ и соляныхъ озеръ Енисейской губерніи.

Мы являемся представителями интересовъ казеннаго Троицкаго солевареннаго завода, находящагося въ Тасѣевской волости Канскаго уѣзда Енисейской губерніи, на берегу рѣчки Усолки, въ 198 верстахъ на сѣверо-западъ отъ г. Канска и состоящаго въ нашемъ арендномъ пользованіи съ 1902 года на 24 года.

Соляные ключи, эксплуатируемые этимъ заводомъ, были впервые открыты еще въ началѣ XVII вѣка бродячими тунгусами, по указаніямъ которыхъ мѣщане города Енисейска Хромовы приступили къ добычѣ изъ тѣхъ ключей соли въ существующемъ и по нынѣ колодецѣ и даже построили варницу. Вскорѣ устроенный Хромовыми заводъ перешелъ во владѣніе Туруханскаго Троицкаго монастыря, а въ 1769 году по указу

Коллегіи Экономіи приняты въ казенное завѣдываніе, въ теченіе болѣе столѣтія эксплуатировался казною непосредственно принудительнымъ трудомъ ссыльно-каторжныхъ и въ концѣ минувшаго вѣка сталъ сдаваться казною въ аренду частнымъ лицамъ. Благодаря сохранившейся въ Енисейскомъ Губернскомъ архивѣ «Исторической запискѣ о Троицкомъ солеваренномъ заводѣ», составленной въ царствованіе Императора Александра I гиттенфервалтеромъ (управителемъ) завода Пылковымъ и позднѣйшимъ къ ней дополненіемъ, мы среди иныхъ данныхъ располагаемъ весьма интересными и вполне точными свѣдѣніями о размѣрахъ производительности завода и о ростѣ стоимости заводу соли. Изъ нихъ явствуетъ, что съ 1783 г. по 1911 годъ Троицкимъ солевареннымъ заводомъ добыто 10.623.134 пуда 30 фун. соли при производительности: въ 1763 году въ 45.015 п. 10 ф., въ періодъ съ 1763 г. по 1832 г. въ среднемъ около 60.000 пуд. въ годъ, въ періодъ съ 1833 г. по 1874 г. въ среднемъ около 12.000 пуд. въ годъ и при 150.000—200.000 пуд. ежегодной добычи соли въ настоящее время.

Цифры эти свидѣтельствуютъ, во первыхъ, о несомнѣнно богатомъ запасѣ соли въ Троицкихъ ключахъ, во вторыхъ, о ничтожности общей добычи ея, за 128 лѣтъ достигшей только до 10½ милліоновъ пудовъ и въ третьихъ, о слабомъ прогрессѣ промышленности, непослѣвующемъ ни за ростомъ мѣстнаго населенія, ни за быстро растущимъ оживленіемъ промысловъ, потребляющихъ соль, какъ напримѣръ рыбный.

По качеству своему соль Троицкаго завода должна быть отнесена къ разряду первосортной. Химическій анализъ опредѣляетъ въ ней:

влажности	1,433%
сѣрно-кислаго кальція	1,919%
хлористаго магнія	0,151%
сѣрно-кислаго магнія	0,410%
хлористаго натрія	94,943%
нерастворимыхъ остатковъ	0,036%

Качество ея тождественно съ качествомъ соли Пермской, въ которой при томъ же, что и въ Троицкой соли, содержаніи иныхъ частей, цѣнный элементъ, хлористый натрій, содержится, какъ и въ ней, въ размѣрѣ 94,56%.

Такимъ образомъ, и по качеству своему и по количеству ея запаса въ нѣдрахъ земли Троицкая соль должна была бы имѣть широкій рынокъ, а между тѣмъ она не въ силахъ не только завоевать себѣ хотя бы рынокъ мѣстный, но даже конкурировать на немъ съ солью привозной, Пермской. Явленіе это обусловлено высокою стоимостью производства соли на Троицкомъ заводѣ, такъ и вообще въ Сибири, обусловленною въ свою очередь, вслѣдствіе дороговизны въ Сибири машинъ и всякихъ техническихъ приспособленій, невозможностью болѣе или менѣе совершеннаго технического оборудованія завода, высокими цѣнами на рабочія руки и дороговизной гужевоѣ доставки соли на станцію желѣзной дороги.

Въ зависимости отъ техническихъ условій производства и размѣровъ рабочей платы, Управление завода не въ состояніи довести стоимость производства пуда соли ниже $18\frac{1}{2}$ коп., что съ добавленіемъ 5 коп. полудной платы казнѣ за аренду завода доводитъ себѣстоимость пуда соли на мѣстѣ ея добычи до $23\frac{1}{2}$ коп. Въ подтвержденіе точности этой цифры мы могли бы привести всѣ положенныя въ основаніе ея данныя. Но, во избѣжаніе загроможденія настоящей записки цифровыми матеріалами и расчетами и въ видахъ объективности нашей аргументаціи, мы позволяемъ себѣ сослаться на свѣдѣнія, добытыя вѣковымъ, постороннимъ для насъ, опытомъ, содержащіяся въ цитированныхъ нами выше «Исторической запискѣ» гиттенфервальтера Троицкаго завода Пылкова и официальныхъ дополненій къ ней. Эти документы заключаютъ въ себѣ, между прочимъ, ежегодный перечень цѣнъ стоимости соли Троицкому заводу съ 1783 г. до 1874 г. Въ 1783 году пудъ соли обошелся въ $4\frac{1}{4}$ коп., минимальная ея стоимость относится къ 1798 году, когда она равнялась $2^{311/4832}$ коп., затѣмъ себѣстоимость соли прогрессивно увеличивается, удерживаясь въ среднемъ около 5 коп., въ 1811 году она доходитъ уже до 8 коп., а въ 1817 г. до $11^{11/216}$ и далѣе не падаетъ ниже 9 коп., въ 1824 г. она повышается до $12\frac{1}{2}$ коп., въ 1826 г. до $16^{11/216}$, въ 1830 г. до $23^{3/8}$ к., послѣ чего до 1858 года наблюдаются колебанія между 13 и 40 коп. съ преобладаніемъ стоимости около 22 коп., а съ 1858 г. она выравнивается между 26 и 40 коп., падая однажды въ 1864 г. до $22^{3/8}$ коп. и въ наиболѣе близкое къ нашему періоду пятилѣтіе, 1870—1879 г.г., выражается въ $31^{5/8}$, 29, $42^{1/4}$ и 49 коп. Если принять во вниманіе, что указанныя цифры достигнуты при дешевомъ трудѣ ссыльно-каторжанъ, что цѣны на рабочія руки ни въ одной отрасли труда не понижаются, а растутъ и что въ Сибири, какъ и во всякой странѣ, находящейся въ періодѣ колонизаціи, этотъ ростъ особенно значителенъ,—необходимо признать не только правильность приведенной нами цифры стоимости соли Троицкому заводу въ настоящее время въ $18\frac{1}{2}$ коп. за пудъ, но и то обстоятельство, что цифра эта представляетъ изъ себя минимумъ, ниже котораго стоимость соли на Троицкомъ заводѣ, при современныхъ культурныхъ и экономическихъ условіяхъ Сибири, идти не можетъ.

Особое значеніе съ точки зрѣнія коммерческой конкуренціи цифра эта, вмѣстѣ съ полудной арендной платой, какъ сказано выше, въ 5 копѣекъ достигающая $23\frac{1}{2}$ коп., приобретаетъ въ сопоставленіи съ цифровыми данными о цѣнѣ соли на Пермскихъ заводахъ. По свѣдѣніямъ, приведеннымъ въ «Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности Россіи въ 1907 г., составленнымъ по официальнымъ даннымъ подъ редакціей И. Попова, издан. Горнаго Учебнаго Комитета 1910 г.», стр. 480—481, продажная цѣна пуда соли на 11 Пермскихъ заводахъ равнялась: на 2-хъ заводахъ 9 коп., на 1—9,5 к., на 2-хъ 10 к., на 4-хъ 10,5 и лишь на 1-мъ—12 коп. При чемъ необходимо отмѣтить, что означенный сборникъ приводитъ продажныя цѣны соли на заводахъ, а не цифры себѣстоимости ея заводамъ, каковыя еще ниже пере-

численныхъ цѣнъ, ничтожныхъ сравнительно съ той, въ какую соль обходится Троицкому заводу.

Помимо же упомянутыхъ нами причинъ высокой цѣны производства соли на Троицкомъ заводѣ, сравнительно съ заводами Пермскими, необходимо упомянуть еще о причинѣ естественнаго свойства: при высокомъ качествѣ содержанія Троицкой соли разсолъ, изъ котораго она извлекается, отличается меньшей, чѣмъ разсолы Пермскаго района, крѣпостью, что обусловливаетъ большіе расходы по выпариванію соли. Такъ, по помещеннымъ въ томъ же статистическомъ сборникѣ (стр. 480) даннымъ крѣпость Пермскихъ разсоловъ по ареометру Бомэ колеблется между 20° (Ленвенскій заводъ князя С. А. Абамелекъ-Лазарева) и 25° (Пантелеймоновскій заводъ И. А. Рязанцева), выражаясь для большинства заводовъ въ 23—24°. Тогда какъ крѣпость разсола Троицкихъ ключей равняется по Бомэ 17° (тотъ же сборникъ, стр. 486).

Итакъ соль обходится Троицкому заводу на мѣстѣ ея добычи въ 23½ к. пудъ. Согласно арендному контракту съ казной, продажная цѣна соли на заводѣ назначена въ 27 коп.

Незначительность окружающаго заводъ района сбыта соли убѣдительно доказывается цифрой продажи соли на самомъ заводѣ, на мѣстѣ наименьшей ея цѣны. Въ операцію 1910—1911 г.г. на заводѣ продано соли лишь 31.126 пудовъ 5 ф.; другимъ мѣстомъ ея сбыта является г. Енисейскъ, куда она доставляется сплавомъ по притокамъ Енисея и по Енисею, и гдѣ спросъ на нее, казалось бы, долженъ былъ быть значителенъ. Между тѣмъ за 1910—1911 операціонный годъ Троицкой соли продано въ Енисейскѣ лишь 17.894 пуд. 27 фун. Что объясняется, съ одной стороны, значительностью расходовъ по доставкѣ и храненію соли, выражающихся въ 16 коп. на пудъ за доставку соли и 10 коп. по содержанію въ Енисейскѣ склада и доводящихъ цѣну соли въ Енисейскѣ до 49½ к., а съ другой трудностью конкуренціи съ солью, привозимой въ Енисейскъ по Енисею изъ Минусинскаго уѣзда, отличающейся дешевизной вслѣдствіе добычи ея изъ самоосадочныхъ озеръ, благодаря чему она при низшемъ качествѣ пользуется преимущественнымъ спросомъ среди падкихъ на дешевизну, хотя бы въ ущербъ достоинству товара, мѣстныхъ потребителей. Помимо заводскаго района и г. Енисейска для сбыта соли Троицкаго завода доступенъ только одинъ пунктъ, г. Канскъ. Провозъ до Канска съ завода пуда соли по зимнему менѣ дорогому пути обходится въ 18 коп.; расходы же по содержанію въ Канскѣ склада падаютъ на пудъ соли въ размѣрѣ 4¹/₃ коп. соль обходится заводу въ Канскѣ 46 к. Въ 1910—1911 г.г. ея было продано въ этомъ городѣ 93.452 пуд. 20 ф., по цѣнѣ въ среднемъ въ 49 коп. за пудъ, благодаря каковой цѣнѣ Канскій рынокъ остается за Троицкимъ заводомъ. Но, какъ видно изъ только что приведенной цифры сбыта соли въ Канскѣ, емкость его для даннаго продукта крайне незначительна. А вмѣстѣ съ тѣмъ—и это представляется наиболѣе существеннымъ, г. Канскъ служитъ единственнымъ по линіи Сибирской желѣзной дороги пунктомъ, не завоеваннымъ у Троицкаго завода Пермской солью, не имѣющей надъ предметомъ его производ-

ства никакихъ преимуществъ качественныхъ и пользующейся успѣхомъ только благодаря внѣшнимъ условіямъ и въ частности размѣрамъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Ближайшая къ Троицкому заводу, хотя и отстоящая отъ него въ разстояніи 198 верстъ, станція Сибирской желѣзной дороги—Канскъ, является, какъ уже сказано, единственнымъ на желѣзной дорогѣ мѣстомъ сбыта Троицкой соли. На востокъ и на западъ отъ него всѣ, даже ближайшіе къ нему, торговые пункты по желѣзнодорожной линіи заняты Пермской солью. Пункты эти по направленію къ востоку: Нижне-Удинскъ и Тулунъ, а на западъ: Красноярскъ и Ачинскъ. Изъ перечня этихъ станцій можно заключить, въ какихъ скромныхъ предѣлахъ мы принимаемъ мѣстный желательный для Троицкой соли рынокъ: границы его, отъ центра г. Канска, простираются на востокъ лишь на 800 верстъ протяженія раіона. И это ничтожное пространство мѣстная соль вынуждена уступать привозной.

Въ нижеслѣдующей сравнительной таблицѣ цѣнъ на Пермскую и Троицкую соль мы принимаемъ: 1) для Пермской соли высшую изъ указанныхъ выше цѣнъ на мѣстѣ производства, т. е. въ 12 коп. за пудъ, а для Троицкой соли себѣстоимость ея на станціи Канскъ, т. е. въ 46 коп., 2) одинаковыя какъ для Пермской, такъ и для Троицкой соли цифры расходовъ: а) станціонныхъ въ 0,4 коп., б) по нагрузкѣ въ 0,3 коп., в) взвѣшиванію въ 0,25 коп., г) выгрузкѣ въ 0,2 коп., д) сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. и е) провозную плату по желѣзной дорогѣ: отъ станціи Солеварни до станціи Канскъ 38,99 коп., Нижне-Удинскъ 41,04 коп., Тулунъ 41,77 коп. и отъ станціи Канскъ до станціи Нижне - Удинскъ 8,82 коп., Тулунъ 11,18 коп., Красноярскъ 7,04 коп. и Ачинскъ 10,76 коп.

На основаніи этихъ данныхъ условія соревнованія Пермской и Троицкой соли выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продажная цѣна пуда Пермской соли.	Себѣ-стоимость пуда Троицкой соли.
На станціи Ачинскъ 50 коп.	58 $\frac{1}{4}$ коп.
» » Красноярскъ 51 »	54 $\frac{1}{2}$ »
» » Канскъ 53 »	46 »
» » Н.-Удинскъ 55 »	56 $\frac{1}{2}$ »
» » Тулунъ 56 »	59 »

причемъ необходимо обратить вниманіе на то, что въ этихъ расчетахъ, какъ и въ предыдущихъ, приводятся для Троицкой соли цѣны себѣстоимости, а для Пермской продажныя, слѣдовательно болѣе высокія. И тѣмъ не менѣе эти болѣе высокія цѣны ставятъ Пермскую соль въ болѣе благопріятное, сравнительно съ Троицкою солью, положеніе на рынкѣ.

Къ вышеизложенному, въ особенности къ послѣднимъ цифрамъ, добавить нечего. Онѣ краснорѣчиво свидѣтельствуютъ, что при существующихъ цѣнахъ на перевозку соли по Сибирской желѣзной дорогѣ не только развитіе солевареннаго дѣла въ Енисейской губерніи немыслимо, но самому существованію его грозитъ неминуемая гибель, что заводчики вслѣдствіе исключительно благопріятныхъ для ихъ конкурентовъ желѣзно-

дорожныхъ тарифовъ не могутъ и мечтать объ усовершенствованіи средствъ производства соли и объ удешевленіи ея цѣны, будучи въ своей торговой дѣятельности замкнуты въ столь незначительномъ районѣ, что въ предѣлахъ его для существованія дѣла возможно только поддержаніе рутинны, съ теченіемъ времени приводящей всякую отрасль промышленности къ гибели.

На основаніи всего нами сказаннаго, мы позволяемъ себѣ надѣяться, что тарифы на перевозку соли по Сибирской желѣзной дорогѣ получатъ измѣненія, дающія Енисейской соли на мѣстѣ ея производства положеніе въ отношеніи сбыта болѣе благоприятное чѣмъ для соли, привозимой изъ Европейской Россіи. Въ надеждѣ этой мы основываемся на томъ неоспоримомъ соображеніи, что покровительство государства можетъ распространяться на промышленность зарождающуюся, а не развившуюся. Мы вмѣстѣ съ тѣмъ полагаемъ, что удовлетвореніе нашего пожеланія оставляетъ солевареннымъ заводамъ Европейской Россіи широкое поле торговой дѣятельности въ предѣлахъ Западной Сибири, не отличающейся ни богатствомъ мѣсторожденій соли, ни ея доброкачественностью, и сохранить за нами область, гдѣ обиліе соляныхъ, высокихъ качествомъ, источниковъ и предпринимательскія силы поставятъ дѣло въ условія нормальной конкуренціи, являющейся залогомъ его здороваго развитія.

