А. И. Чупровъ

Рѣчи и статьи



[redacted]

[redacted]

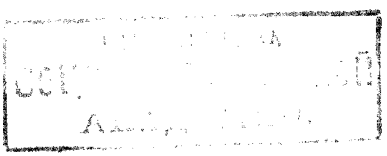


А. И. Чупровъ

Рѣчи и статьи

Томъ третій

Желѣзныя дороги. — Торговая политика. — Статьи на разныя темы.



Москва
Изданіе М. и С. Сабашниковыхъ
1909.

2-й экз.

Б
63
.4-0

„Пров 38“

Типо-литогр. Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°. Пименовская ул., соб. д.
Москва—1909.

Содержаніе третьяго тома.

Стр.

А. Ѳ. Кони. Изъ воспоминаній объ А. И. Чупровѣ . . . IX—XLI

Желѣзныя дороги.

I. Первая желѣзная дорога въ Россіи . . . . . 3—11

II. Системы желѣзнодорожной постройки и эксплоатаціи . . . . . 12—153

1. Частное желѣзнодорожное хозяйство.

О государственномъ контролѣ надъ желѣзными дорогами . . 12
Объ оптовыхъ подрядахъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ . 16
О необходимости законодательнаго регулированія условій желѣзнодорожной перевозки 19
О проектѣ передачи сооруженія новыхъ дорогъ старымъ Обществамъ 25
О сліяніи Одесской желѣзной дороги съ Кіево-брестской и съ Брестско-граевской 36
О противодѣйствіи министерства путей сообщенія введенію проекта Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, выработаннаго коммиссіей гр. Баранова 41
О желательности участія общественныхъ элементовъ въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ 45
Конвенціи французскаго правительства съ желѣзнодорожными компаніями 1883 года 50
О недостаткахъ русскаго желѣзнодорожнаго строительства . . 54
По поводу ревизіи оборотовъ Николаевской желѣзной дороги . 62
Объ установленіи правительственнаго контроля за денежными оборотами желѣзнодорожныхъ Обществъ 69

Стр.

Реформа желѣзнодорожнаго хозяйства по проекту г. Полякова . 74
Объ образованіи крупныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и порученіе имъ постройки новыхъ линій 80

2. Казенное желѣзнодорожное хозяйство.

О желательности казенной постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ (по поводу предстоявшей постройки Донецкой дороги) 98
Выкупъ желѣзныхъ дорогъ государствомъ въ Пруссіи 103
О желательности выкупа желѣзныхъ дорогъ государствомъ въ Россіи 108
О порядкѣ управленія казенными желѣзными дорогами 114
Выкупъ въ казну Ряжско-моршанской, Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской линій 118
Выкупъ въ казну Закавказской, Ряжско-вяземской, Моршанско-сызранской и Варшавско-тереспольской дорогъ 122
Выкупъ въ казну Либаво-роменской желѣзной дороги 127
Выкупъ въ казну Курско-харьково-азовской линіи 130
Выкупъ въ казну Московско-курской линіи 135
Выкупъ въ казну линій Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 140
Слѣдовало ли выкупать въ казну русскія желѣзныя дороги (по поводу нападокъ г. Ціона) 145

III. Сибирская желѣзная дорога . . . . . 154—189

О важности постройки Сибирской желѣзной дороги 154
Къ вопросу о направленіи Сибирской желѣзной дороги . . . 160
О новомъ планѣ постройки Сибирской желѣзной дороги . . . 179
Первыя засѣданія Комитета Сибирской желѣзной дороги . . 184

IV. О налогѣ на желѣзнодорожную перевозку пассажировъ и грузовъ . . . . . 190—207

V. Желѣзнодорожные тарифы . . . . . 208—254

О способахъ государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы 208
О подчиненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному руководительству 215
Хлѣбные тарифы на первомъ общемъ тарифномъ съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ 219
О передачѣ тарифнаго дѣла министерству финансовъ 224

Стр.

О проектѣ однообразнаго поверстнаго тарифа для грузовъ и о задачахъ русской тарифной политики 228
Тарифныя мѣры 1889 года 234
О новыхъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ на перевозку хлѣба . 239
О правилахъ распредѣленія сборовъ между отдѣльными желѣзными дорогами и объ объединеніи желѣзнодорожной статистики 244
О желѣзнодорожныхъ тарифахъ на товары, привозимые изъ-за границы 249

VI. Пассажирское движеніе . . . . . 255—275

О необходимости болѣе внимательнаго отношенія къ пассажирамъ 3-го класса 255
О необходимости пониженія пассажирскаго тарифа на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ 261
О необходимости упорядоченія пассажирскаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ 266
Новый пассажирскій тарифъ 1894 года 270

VII. Статьи по разнымъ вопросамъ . . . . . 276—300

О положеніи служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ 276
Законъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за несчастные случаи 281
О хлѣбныхъ залежахъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ . . 286
По поводу Положенія 1887 г. о подъѣздныхъ путяхъ 290
Положеніе служащихъ и несчастные случаи на желѣзныхъ дорогахъ 296

Торговая политика.

I. Протекціонизмъ промышленный и аграрный . 303—368

Протекціонизмъ и меркантилизмъ 303
Границы цѣлесообразной таможенной охраны и проектъ установленія пошлины на каменный уголь 312
Агитація протекціонистовъ и критика ихъ доводовъ 316
Промышленная спячка подъ сѣнью таможенной охраны . . . 320
Неудобства частичныхъ пересмотровъ таможеннаго тарифа . 326
Повышеніе таможенныхъ пошлинъ въ виду поднятія курса рубля 330
Повышеніе пошлинъ на металлы и издѣлія изъ нихъ 336

Стр.

Пошлина на каменный уголь и коксъ 340
Таможенныя пошлины на сельскохозяйственныя машины . . 345
Истинный протекціонизмъ странъ, вывозящихъ сельскохозяйственные продукты 357
Возрожденіе меркантилизма въ Германіи и значеніе этого явленія для Россіи 363

II. Таможенная война съ Германіей . . . . . 369—423

III. О реформахъ въ торговлѣ, необходимыхъ въ виду американской конкурренціи . . . . . 424—432

IV. Хлѣбная торговля . . . . . 433—442
О необходимости развить вывозъ муки изъ Россіи 433
Объ организаціи надзора за хлѣбной торговлей 438

Статьи на разныя темы.

I. Кризисъ русской промышленности . . . . . 445—457

II. Охрана труда въ промышленности и торговлѣ . 458—478
Законъ 1-го іюня о работѣ малолѣтнихъ на фабрикахъ 458
О регулированіи способа разсчета съ рабочими и о фабричныхъ лавкахъ 463
По поводу „Правилъ о храненіи и расходованіи штрафного при фабрикахъ капитала“ 467
О законѣ 2-го іюня 1897 года, регулирующемъ рабочее время взрослыхъ рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ 472
О праздничномъ отдыхѣ торговыхъ служащихъ 475

III. О направленіи дѣятельности Государственнаго банка . . . . . 479—494

IV. Переселенческое дѣло . . . . . 495—517
Переселенія въ русскомъ народномъ хозяйствѣ 495
Въ защиту свободы переселеній 501
Малая освѣдомленность переселенцевъ о свободныхъ земляхъ . 504
Отношеніе русской государственной власти къ переселеніямъ крестьянъ 507
О проектѣ отвода помѣщикамъ-дворянамъ крупныхъ переселенческихъ участковъ 512

Стр.

V. Передвиженіе рабочихъ на заработки . . . 518—527

VI. Призрѣніе бѣдныхъ, народное здравіе, квартирный вопросъ . . . . . 528—544

Объ организаціи призрѣнія бѣдныхъ въ Москвѣ 528
Объ устарѣлости нашего санитарнаго законодательства . . . 532
О недостаткѣ городского благоустройства въ Москвѣ 537
Квартирный вопросъ въ Москвѣ 541

VII. Продовольственное дѣло . . . . . 546—568

Развитіе путей сообщенія и необходимость продовольственныхъ запасовъ 546
Страховая и кредитная система въ продовольственномъ дѣлѣ . 550
Запасы денежные и натуральные 556
По поводу дѣла Гурко-Лидваля 561

Изъ воспоминаній объ Александрѣ Ивановичѣ Чупровѣ.

Подъ какимъ бы угломъ зрѣнія ни смотрѣть на нашу современную русскую жизнь, нельзя отрицать въ ней одного грустнаго явленія. Постоянно увеличивающимся и усложняющимся задачамъ этой жизни вовсе не соотвѣтствуетъ количество безкорыстныхъ сѣятелей и дѣятелей. Число людей, горячо преданныхъ своему долгу не на словахъ, а на дѣлѣ,—не въ рѣдкія минуты общаго подъема, а въ обстановкѣ прозаической ежедневности,—работающихъ ohne Hast, ohne Rast,—гораздо менѣе, чѣмъ хочется и можно было бы ожидать. Поэтому, когда изъ «завистливой дали» недавняго прошлаго выдѣляется образъ такого дѣятеля, его хочется оживить въ своей памяти съ радостнымъ чувствомъ, почерпая въ благодарномъ сознаніи значенія слова «б ы л и» надежду на то, что и «б у д у т ъ». Такой образъ возникаетъ въ моей памяти, когда я думаю, что скоро минетъ два года со дня неожиданной и отозвавшейся неподдѣльною скорбью въ разныхъ уголкахъ Россіи кончины Александра Ивановича Чупрова. Недостатокъ времени и отсутствіе нѣкоторыхъ необходимыхъ матеріаловъ лишили меня возможности предоставить настоящія строки редакторамъ изданія трудовъ Александра Ивановича для помѣщенія при I томѣ, и поэтому имъ оказано гостепріимство въ нынѣ выходящемъ въ свѣтъ томѣ.

Въ лицѣ Чупрова ушелъ изъ жизни одинъ изъ немногихъ оставшихся въ живыхъ «шестидесятниковъ»,—изъ тѣхъ людей, которые воспитались на началахъ, вложенныхъ въ великія реформы Александра II, и явились въ своей дѣятельности ихъ истолкователями, поборниками и защитниками въ то печальное время, когда невѣжественная самоувѣренность однихъ и услужливое предательство другихъ стремились вывѣтрить изъ этихъ началъ „духъ живъ“. Талантливый работникъ, безстрашная мысль котораго умѣла облекаться въ изящную и всѣмъ доступную форму, какъ результатъ глубокихъ и многосторонникъ знаній, Чупровъ явилъ собою олицетвореніе профессора лучшихъ временъ московскаго университета.

Неизмѣнное благородство взглядовъ и убѣжденій и нравственное вліяніе на слушателей давали основаніе сравнивать его съ Грановскимъ и торжественно поднести ему въ подтвержденіе этого сравненія портретъ Тимоѳея Николаевича съ соотвѣтствующей надписью. Но въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ онъ даже превосходилъ послѣдняго: число находившихся подъ его обаяніемъ слушателей по условіямъ времени было несравненно многочисленнѣе, его печатные труды, составившіе ему почетное имя среди европейскихъ ученыхъ, были значительно богаче качественно и количественно, а область дѣятельности разнообразнѣе. Онъ былъ не только профессоромъ по каѳедрѣ политической экономіи и статистики и предсѣдателемъ Статистическаго Отдѣленія московскаго юридическаго Общества, дѣятельнымъ членомъ московскаго Общества сельскаго хозяйства и коммиссіи для организаціи домашнихъ чтеній при техническомъ Обществѣ, но и учителемъ, организаторомъ и насадителемъ такого сложнаго и обширнаго дѣла, какъ русская земская статистика, отцомъ которой его по справедливости можно считать. Наконецъ, возникала ли государственная потребность, гдѣ были нужны его знанія и опытъ,—какъ, напримѣръ, въ вопросѣ о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ, объ упорядоченіи тарифовъ и въ изслѣдованіи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи или при переписи москов-

скаго населенія,—его приходилось призывать на плодотворную работу; постигало ли родину какое-либо общественное бѣдствіе или являлась неотложная нужда въ средствахъ для просвѣщенія,—онъ приходилъ на помощь со своимъ спокойнымъ по внѣшности, горячимъ по существу, краснорѣчивымъ словомъ. И вмѣстѣ съ тѣмъ вездѣ, гдѣ можно было дѣлать дѣло и быть cheville ouvrière, оставаясь въ тѣни, неся трудъ и отдавая «оказательство» его другимъ, онъ это дѣлалъ со скромностью, ему свойственною.

Судя по воспоминаніямъ учениковъ, онъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ напоминалъ и другого выдающагося московскаго профессора, незабвеннаго Никиту Ивановича Крылова. Такъ же, какъ послѣдній, онъ умѣлъ вносить жизнь въ преподаваемые имъ предметы и съ тонкостью психолога и искусствомъ художника устанавливать между слушателями и собой духовную связь, изъ которой быстро вырастало благодарное съ ихъ стороны уваженіе. Подобно тому, какъ Крыловъ, разбирая и разъясняя институты римскаго права, дѣлалъ изъ нихъ выводы для критическаго освѣщенія окружавшей дѣйствительности, такъ и Чупровъ, несмотря на строго-ученое изложеніе своего предмета, умѣлъ отзываться въ немъ на жизненные, жгучіе и наболѣвшіе вопросы современности. Въ его преподаваніи такая по внѣшности сухая наука, какъ статистика, оживала и являлась своего рода объединеніемъ не только соціальныхъ, но и естественно-историческихъ знаній и пріобрѣтала тотъ строгій характеръ, который дѣлалъ невозможнымъ дальнѣйшій услужливый подборъ цифровыхъ выводовъ, благодаря которому къ статистикѣ въ рукахъ новѣйшихъ законодательныхъ дѣльцовъ примѣнимо названіе шекспировской комедіи: «Какъ кому угодно». И это все дѣлалось имъ со спокойнымъ достоинствомъ, безъ всякаго исканія популярности, которая тѣмъ не менѣе все росла въ кругу чуткой молодежи. Въ эпоху поверхностнаго хватанія верховъ онъ ее у ч и л ъ у ч и т ь с я; въ періоды явнаго эготизма и плохо прикрытаго карьеризма, ждавшихъ ее за порогомъ университета, онъ внушалъ ей сознаніе ея отвѣтственности передъ

родиной за тѣ свѣдѣнія и умѣніе полезно приложить ихъ къ дѣлу, которыя она о б я з а н а вынести изъ высшей школы. То же въ свое время своеобразно и въ болѣе тѣсной обстановкѣ дѣлалъ и Крыловъ. Поэтому лучи ума и сердца ихъ обоихъ долгіе-долгіе годы по оставленіи ихъ слушателями alma mater свѣтили имъ и побуждали ихъ, говоря словами Шиллера, «für die Träume seiner Jugend Achtung zu haben». При введеніи судебной реформы въ провинціи мнѣ приходилось ревизовать судебныхъ слѣдователей при судахъ стараго устройства и встрѣчать среди нихъ людей достаточно опустившихся, увязнувшихъ въ бытовой тинѣ уѣзднаго городка или большого села и тянувшихъ свою служебную лямку лишь для того, чтобы имѣть средства для безцвѣтнаго и безпросвѣтнаго существованія съ многочисленной семьей. Но стоило такому человѣку, если только онъ былъ воспитанникомъ московскаго университета, напомнить про Крылова, и онъ преображался и въ благодарныхъ воспоминаніяхъ о Никитѣ (такъ звали студенты Крылова) поднимался хоть на-время надъ прозой и пошлостью окружающей среды. Такое же впечатлѣніе, повидимому, производило на бывшихъ слушателей Чупрова воспоминаніе о немъ. Объ этомъ свидѣтельствуетъ разсказъ учительницы народнаго училища Болдыревой о томъ, что, уѣзжая въ захолустье, она взяла рекомендательное письмо отъ Чупрова и съ нимъ пришла къ инспектору народныхъ училищъ, старому и обрюзгшему человѣку. Холодно взявъ письменную рекомендацію, старикъ вдругъ вскочилъ съ мѣста и воскликнулъ: «Господи! Александръ Ивановичъ Чупровъ! Да вѣдь я былъ его слушателемъ!» И онъ заходилъ по комнатѣ взадъ и впередъ, погрузившись весь въ прошлое и забывъ о присутствующихъ. Имя Чупрова и нѣсколько строкъ, написанныхъ его рукою, очевидно, всколыхнули все, что было лучшаго въ человѣкѣ, и озарили его тѣмъ свѣтомъ, который былъ такъ присущъ его старому профессору. Послѣ долгаго молчанія онъ вспомнилъ о пришедшей и, быстро подойдя къ ней, сказалъ взволнованно: «Я сдѣлаю для васъ все, что могу».

Вотъ почему, вспоминая преподавательскую дѣятельность Чупрова, приходится признать, что онъ имѣлъ бы основаніе обратиться къ своимъ слушателямъ съ тѣми же словами, которыя высказалъ своимъ ученикамъ въ Болоньѣ знаменитый Кардуччи: «Не мнѣ судить, многому ли научилъ я васъ, но я всегда старался воспитать въ васъ два принципа: сбросивъ испорченные лохмотья, въ которые часто облекается общество, умѣть видѣть въ жизни не то, что кажется, а что есть въ дѣйствительности,—ставить на первое мѣсто долгъ, а не удовольствіе,—а въ наукѣ и искусствѣ любить простоту, а не придуманность, предпочитая силу помпѣ и ставя на первое мѣсто правду и справедливость, а не славу. Принимая отъ науки все то хорошее, что она даетъ, я всегда старался поднять васъ къ идеалу и возбуждать любовь къ свѣтлымъ традиціямъ.»

Чупрова часто упрекали въ безполезной тратѣ силъ и времени, указывая на утомительные для него и часто разорительные матеріально пріемы посѣтителей. Въ опредѣленные дни и часы недѣли къ нему могъ придти всякій имѣвшій до него нужду: магистрантъ—за указаніями, студентъ—за совѣтомъ, труждающійся и обремененный—за матеріальной и нравственной помощью, соскочившій съ житейскихъ рельсовъ человѣкъ и даже нищій—за милостыней и вообще всякій, кому казалось, что Александръ Ивановичъ непремѣнно ему сумѣетъ пособить въ бѣдѣ, горѣ, недоумѣніи или недостаткѣ. Со всѣми равно привѣтливый, несмотря на усталость, внимательный и участливый, несмотря на массу собственной работы, терпѣливый въ отвѣтѣ на назойливость и благодушный передъ наивными вымогательствами, онъ отдавалъ себя въ распоряженіе пришедшихъ самымъ широкимъ и великодушнымъ образомъ съ неизмѣнной доброй улыбкой на прекрасномъ свѣтломъ чисто-русскомъ лицѣ. Сохранились разсказы, какъ во дни его пріемовъ на дворѣ у крыльца его скромной квартиры его поджидали «бывшіе люди» и никогда не уходили отъ него съ пустыми руками. Особенно сказывалась его доброта въ нѣжномъ отношеніи его къ дѣтямъ вообще. «Гдѣ же искать

душевнаго покоя,—писалъ онъ мнѣ въ 1903 г.,—какъ не въ Италіи, гдѣ все ласкаетъ глазъ впечатлительнаго человѣка—отъ свѣтлыхъ милыхъ ангельскихъ дѣтскихъ лицъ на улицахъ до ангельчиковъ у ногъ Рафаэлевскихъ мадоннъ!»

Я не помню Александра Ивановича студентомъ университета, такъ какъ окончилъ курсъ въ 1865 году, гораздо ранѣе, чѣмъ онъ. Въ первый разъ мы встрѣтились въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ у его товарища по профессурѣ И. И. Янжула, и я посѣщалъ его съ тѣхъ поръ каждый мой пріѣздъ въ Москву,—довольно частый, такъ какъ въ ней жила и впослѣдствіи скончалась моя мать. Ея преданнымъ другомъ былъ извѣстный въ Москвѣ протоіерей Валентинъ Николаевичъ Амфитеатровъ, одинъ изъ лучшихъ людей, встрѣченныхъ мною въ жизни. Близкимъ родственникомъ ему приходился А. И. Чупровъ, и долгое время живымъ связующимъ между мною и Чупровымъ звеномъ былъ именно о. Валентинъ. Его сердечное участіе къ намъ обоимъ скрѣпляло нашу взаимную симпатію, покоившуюся на единствѣ взглядовъ на многое въ общественной жизни Россіи и на одинаковой оцѣнкѣ ея внутренняго положенія въ періодъ восьмидесятыхъ и девяностыхъ годовъ. «Я остался бы за границею и еще долѣе,—писалъ мнѣ Чупровъ въ 1900 году,—но сильно начиналъ тосковать, не видя долго Валентина Николаевича. Мнѣ отрадно, что вы не упускаете случая его повидать и доставить старику эту радость.» Упомянувъ объ Амфитеатровѣ, я не могу воздержаться, чтобы не сказать о немъ нѣсколькихъ словъ благодарнаго воспоминанія, тѣмъ болѣе, что въ очень трудныя минуты моей жизни я нашелъ у него то глубокое пониманіе душевной скорби и умѣніе отнестись къ ней съ бережнымъ врачеваніемъ, которыя, къ несчастью, рѣдко встрѣчаются у людей, облеченныхъ одинаковымъ съ нимъ саномъ, замѣняясь у нѣкоторыхъ банальными утѣшеніями богословскаго характера, за которыми слышится пресыщенное равнодушіе или умышленная узкость взгляда и видится то, что Мопассанъ охарактеризовалъ словами: «la tristesse fausse d'un prêtre pour qui le cadavre est bienfaisant». Все, что такъ украшало

наше общественное самосознаніе въ первой половинѣ шестидесятыхъ годовъ, нашло себѣ отраженіе въ пылкомъ сердцѣ и восторженной душѣ Амфитеатрова. Онъ раздѣлялъ вполнѣ мнѣніе объ этихъ годахъ Чупрова, сказавшаго въ 1888 году въ рѣчи въ московскомъ юридическомъ Обществѣ: «Все, чѣмъ красна наша жизнь, идетъ оттуда, изъ шестидесятыхъ годовъ». Онъ съ умиленіемъ вспоминалъ ту благородную борьбу, которую велъ въ качествѣ калужскаго губернатора съ нехотѣвшимъ сдаваться крѣпостнымъ правомъ Викторъ Антоновичъ Арцимовичъ, за всѣми перипетіями которой онъ—въ то время молодой священникъ въ Калугѣ—слѣдилъ съ неослабѣвающимъ сочувствіемъ и вѣрою въ будущность Россіи. Изъ этого времени вынесъ онъ отзывчивость на нужды народа, скорбь о невѣжествѣ, въ которомъ послѣдній неповиненъ, и чуткую радость по поводу каждаго явленія, такъ или иначе связаннаго съ общественнымъ благомъ. Въ своей дѣятельности въ качествѣ духовнаго писателя, на котораго подозрительнымъ окомъ глядѣла духовная цензура, въ качествѣ пастыря и проповѣдника онъ стремился осуществить прекрасныя слова пастора Тальмеджа, привезшаго въ 1893 году пожертвованный американцами нашимъ голодающимъ хлѣбъ и сказавшаго въ рѣчи, обращенной въ Либавѣ къ морякамъ русской эскадры: «Религія, которая не печется о благосостояніи народа въ семъ мірѣ наравнѣ съ его благомъ въ будущей жизни, недостойна называться религіей». Высокій ростомъ, съ добрыми горящими темными глазами, съ прерывистой при волненіи рѣчью, онъ былъ настоящимъ служителемъ дѣятельной любви по отношенію къ ближнимъ и дальнимъ, къ алчущимъ духовно и нищимъ матеріально. Глядя на него, зная его, можно было усомниться хотя на-время въ печальной справедливости мнѣнія, утверждающаго, что у Христа много слугъ, но мало послѣдователей. Общее уваженіе окружало его въ Москвѣ, и слушать его поученія, приходить къ нему для покаянія было потребностью весьма многихъ. Такого человѣка слѣдовало церкви цѣнить и беречь, но, къ несчастью, наше свободное собраніе вѣрующихъ давно обра-

тилось въ оффиціальное вѣдомство, въ которомъ культъ формы и подчиненности искажаетъ, а иногда совсѣмъ убиваетъ живой духъ христіанской любви и единенія.

Когда въ Москву былъ назначенъ митрополитомъ стяжавшій себѣ незавидную извѣстность гоненіемъ уніатовъ варшавскій архіепископъ Леонтій, начались преслѣдованія противъ отца Валентина, и размѣры прежней благотворной дѣятельности его должны были сократиться. «Со мной поступили, — писалъ онъ мнѣ 30-го сентября 1892 года,—какъ если бы поступили съ работникомъ, который нашелъ болото, осушилъ его, очистилъ, культивировалъ и началъ видѣть результаты своихъ восемнадцатилѣтнихъ заботъ,—и вдругъ у этого работника взяли бы его ниву и прогнали съ нея. И это съ грубостью жестокой, въ присутствіи постороннихъ, съ рѣзкими жестами. Въ отвѣтъ на мою просьбу оставить меня при старомъ дѣлѣ мнѣ было сказано: «Безповоротно! Если отказываешься, отчислю! Мнѣ недосугъ много говорить». Окружающіе насмѣшливо смотрѣли на меня и были довольны, что неожиданно пріобрѣли анекдотъ, а на оскорблявшаго меня устремили свои глаза подобострастно, льстиво и, можетъ быть, даже благоговѣйно. До сихъ поръ мнѣ слышатся эти слова, произнесенныя звучнымъ голосомъ и въ повелительномъ тонѣ, обычномъ въ обращеніи съ уличными нарушителями порядка. Но Ваше письмо закалило меня противъ огня. Теперь буду искать дверей для своего выхода тверже и спокойнѣе, но несомнѣнно, что ближайшей дверью будетъ вѣчность». Дверь послѣ многихъ испытаній нашлась въ среду придворнаго духовенства,—и въ Архангельскомъ соборѣ московскаго Кремля отецъ Валентинъ могъ продолжать дѣло своей жизни. Однако пережитое оставило на немъ слѣдъ, его силы надломились, и для нихъ пришлось искать отдыха, который могъ бы быть пополненъ кабинетнымъ трудомъ... Но судьба заставила его претерпѣть до конца и мало-по-малу отняла у него зрѣніе. «Я очень тронутъ былъ привѣтомъ, который передалъ мнѣ отъ Вашего имени Валентинъ Николаевичъ, — писалъ мнѣ Чупровъ изъ Италіи въ 1902 г. —Какъ хорошо, что Вы по-

мните и посѣщаете больного старца, доставляя тѣмъ ему великое утѣшеніе. У меня слезы навертываются при мысли о тяжкихъ недугахъ, которые приходится переносить ему. Всего болѣе достойна жалости потеря зрѣнія. Чтеніе, и во всю жизнь, и особенно въ послѣдніе скорбные годы, составляло единственную его радость. И вдругъ лишиться этого рессурса! Послѣднее письмо, полученное мною отъ него, уже написано не имъ самимъ, а его дочерью, подъ его диктовку, и какимъ горемъ проникнуто оно! Невыразимо тяжко, что я лишенъ пока возможности попасть въ Москву, чтобы повидаться съ этимъ лучшимъ моимъ другомъ и наставникомъ отъ юныхъ дней.» Чѣмъ былъ для Александра Ивановича отецъ Валентинъ, видно изъ письма перваго къ нему въ томъ же 1902 году. Вотъ отрывокъ изъ этого письма, характеризующій обоихъ: «Хоть и не часто приходится мнѣ писать тебѣ, но повѣрь, мысль моя постоянно съ тобою. Вотъ и теперь, съ тѣхъ поръ, какъ я поселился въ Дрезденѣ, ты не выходишь у меня изъ головы. Тридцать лѣтъ тому назадъ, въ первые мѣсяцы моей командировки, я жилъ въ Лейпцигѣ, въ двухъ часахъ отъ Дрездена, и какъ сейчасъ помню—первое письмо, написанное по моемъ пріѣздѣ въ нѣмецкій городъ, было адресовано къ тебѣ. Вспоминаю я, съ какимъ живымъ интересомъ и даже восторгомъ описывалъ я тебѣ первыя впечатлѣнія русскаго человѣка, попавшаго за границу и первыя волненія, испытанныя на университетскихъ лекціяхъ. То было время, полное свѣтлыхъ надеждъ, и кому же мнѣ было повѣрить ихъ какъ не тебѣ, взлелѣявшему во мнѣ съ самыхъ юныхъ лѣтъ эти надежды. Я дѣлился съ тобой лучшими душевными движеніями, хорошо зная, что никто иной не способенъ въ такой степени оцѣнить и раздѣлить ихъ, какъ ты. И какими же милыми, живыми письмами отвѣчалъ ты на мои духовные запросы. Сколько дружескаго участія, возбуждающаго поощренія заключалось въ твоихъ бисерныхъ строкахъ. А оно было такъ нужно мнѣ при тогдашнемъ положеніи! Едва прошелъ пылъ перваго увлеченія новой жизнью, какъ оказалось, что жизнь эта далеко не легка. Средства

были ничтожныя: нужно было экономить на всемъ, даже на книгѣ. Въ особенности же тѣсно было въ отношеніи времени. Министерство обязало насъ каждые три мѣсяца представлять отчеты, предупредивъ, что, если не получится отчета, не будетъ прислано и содержанія. Отчеты требовали многихъ усилій, въ частности первый, Лейпцигскій, отнялъ у меня массу труда. А въ то же время нужно было изучать предметъ и думать о диссертаціи. Я никогда въ жизни не былъ мастеромъ насчетъ распредѣленія своего времени, а въ молодости этого умѣнья было еще меньше, чѣмъ впослѣдствіи. Оттого порой находило отчаяніе, которое я, помню, и изливалъ въ письмахъ къ тебѣ. Ты же своимъ задушевнымъ, ободряющимъ словомъ всегда умѣлъ поднять энергію и успокоить сомнѣнія. Вспомнилась мнѣ эта наша переписка, и мнѣ снова со всею яркостью представилось, какъ много значилъ ты въ исторіи моего духовнаго развитія, какими неизгладимыми чертами сказалось на мнѣ твое вліяніе.»

«Давно уже,—пишетъ Чупровъ мнѣ изъ Дрездена въ 1903 году,—къ моимъ чувствамъ примѣшанъ элементъ глубочайшей скорби о судьбѣ несчастнаго Валентина Николаевича. Онъ окончательно лишился зрѣнія. Мнѣ страшно будетъ увидѣть его! Письма его—сплошной вопль скорби»... Но и слѣпой, чутко и жадно прислушивался Амфитеатровъ къ шуму житейскаго прилива и отлива, и въ тревожные годы, пережитые нами, его благородное сердце,—о чемъ мнѣ не разъ писалъ и говорилъ Чупровъ, и какъ я самъ видѣлъ изъ его писемъ, лишь подписанныхъ дрожащимъ почеркомъ слѣпца,—билось въ согласіи съ сердцами людей, желавшихъ многострадальной родинѣ мирнаго и коренного обновленія. Лѣтомъ 1908 года оно перестало биться... навсегда...

Личныя свиданія мои съ Александромъ Ивановичемъ были, къ сожалѣнію моему, не часты, но съ половины девяностыхъ годовъ между нами возникла довольно оживленная переписка. Въ любовно хранимой мною пачкѣ писемъ его за послѣднія десять лѣтъ его жизни сказываются всѣ милыя черты его личности—сердечное отношеніе къ людямъ, свойственное ему

«въ человѣцѣхъ благоволеніе», стремленіе ободрить и украсить теплымъ словомъ чужой трудъ и дѣятельность; сказываются его любовь къ искусству и его неустанная работа,—звучитъ то чувство гражданина, которымъ была проникнута и эта работа, и отношеніе его къ родинѣ. Конечно, на первомъ планѣ у него стоитъ молодое учащееся поколѣніе и родной университетъ.

Первое его письмо ко мнѣ отъ 10-го ноября 1896 года начинается съ просьбы прочесть въ Москвѣ публичную лекцію въ пользу Общества вспомоществованія московскимъ студентамъ, «чтобы доставить нашей молодежи нравственный подъемъ и матеріальную поддержку».—«Искренно благодарю за новости,—пишетъ онъ въ слѣдующемъ затѣмъ письмѣ,—мало въ нихъ утѣшительнаго. О нашей жизни нечего сказать: идетъ тихимъ ходомъ. Одно нѣсколько радуетъ: наша молодежь въ нынѣшнемъ году по какой-то причинѣ больше одушевлена рвеніемъ къ наукамъ. Я не запомню года, когда аудиторіи были бы такъ полны и когда находилось бы такъ много охотниковъ работать на семинаріяхъ. У меня не хватаетъ времени выслушать рефераты и разсмотрѣть работы, заявленныя слушателями. Какъ-то отрадно на старости лѣтъ видѣть такое одушевленіе.» Уже больной и слабый, до крайности утомляемый каждою двухчасовою лекціей, онъ сообщаетъ мнѣ, что пріѣхалъ въ Парижъ изъ Дрездена, чтобы исполнить свое обѣщаніе прочесть нѣсколько лекцій въ парижской Русской Школѣ общественныхъ наукъ. «Цѣлый мѣсяцъ,—пишетъ онъ,—передъ отъѣздомъ я былъ занятъ выборкой изъ моихъ матеріаловъ того, что подходитъ къ курсу, и приведеніемъ выбраннаго въ удобный для лекцій видъ. Къ сожалѣнію, не успѣлъ кончить на мѣстѣ всей подготовки и потому вынужденъ здѣсь въ Парижѣ напряженно работать въ промежуткахъ лекцій. Я уже прочелъ четыре лекціи на тему «Мелкое земледѣліе и его основныя нужды» и разсчитываю еще на восемь лекцій. Аудиторія, повидимому, интеллигентная и интересующаяся курсомъ, но, быть можетъ, мой спокойный и объективно-научный тонъ и не вполнѣ придется

въ концѣ-концовъ ей по вкусу. Вижу, къ сожалѣнію, что для меня прошло время говорить передъ публикой.»

Когда съ началомъ лекцій осенью 1905 года московскій университетъ сдѣлался театромъ печальнѣйшихъ безпорядковъ, онъ писалъ мнѣ 26-го сентября: «Съ глубокой скорбью и болью слѣжу я за роковою драмой, разыгрывающейся въ моей родной Москвѣ и близкомъ сердцу насъ обоихъ московскомъ университетѣ. Невыразимо жаль мнѣ новаго ректора и его помощника, рѣшившихся принять на себя тяжкое бремя отвѣтственности въ такую смутную пору. Что-то будетъ изъ нашихъ разсадниковъ просвѣщенія послѣ тѣхъ тяжкихъ испытаній, какія выпали на ихъ долю?»

Убѣдившись въ безплодности и непосильности противодѣйствія тѣмъ разнороднымъ вліяніямъ, которыя отражались на нашей судебной по существу и на кассаціонной дѣятельности, искажая роль сената какъ хранителя «нелицемѣрнаго правосудія», я оставилъ въ 1900 году уголовный кассаціонный департаментъ, въ составѣ котораго пробылъ пятнадцать лѣтъ въ качествѣ оберъ-прокурора и сенатора. Вмѣстѣ съ тѣмъ я имѣлъ намѣреніе, пользуясь званіемъ доктора уголовнаго права, начать читать курсъ судебной этики.

Буква закона, опредѣляя положительныя обязанности судьи и устанавливая рядъ правилъ для техники уголовнаго изслѣдованія, касается только въ исключительныхъ случаяхъ нравственнаго долга судьи и тѣхъ общихъ началъ, безъ соблюденія которыхъ техническая дѣятельность органовъ уголовнаго правосудія можетъ придти въ противорѣчіе съ коренными началами нравственности. Поэтому изученіе этихъ началъ и случаевъ примѣненія ихъ въ различныхъ процессуальныхъ дѣйствіяхъ и пріемахъ имѣетъ особое значеніе, тѣмъ болѣе важное, что личные интересы и разныя «злобы дня» обладаютъ свойствомъ заслонять въ глазахъ практическихъ дѣятелей тѣ путеводныя указанія, которыя коренятся въ глубинѣ человѣческой совѣсти и должны имѣть въ виду примиреніе общественнаго блага съ правами и достоинствомъ каждаго отдѣльнаго человѣка. Этическія начала судопроизводства даютъ

возможность опредѣлить духъ закона и указываютъ необходимыя условія дѣятельности органовъ правосудія. Особенно важна въ нравственномъ отношеніи область изученія поведенія судьи, ибо исполненіе судьею своего служебнаго долга—охраненіе независимости своихъ рѣшеній и стремленіе вложить въ нихъ всю доступную ему справедливость — не исчерпываютъ еще всей полноты его задачи. Современный процессъ ставитъ судью лицомъ къ лицу съ живымъ человѣкомъ. Гласность и устность внесли въ судебное производство начало непосредственнаго воспріятія матеріала для сужденія. Онѣ расшевелили и разметали по сторонамъ тотъ ворохъ бумагъ, докладовъ, протоколовъ, проектовъ резолюцій и т. п., подъ которымъ былъ прежде погребенъ живой человѣкъ, становившійся лишь «номеромъ дѣла». Онъ всталъ изъ-подъ этого нагроможденія письменной работы, стиравшей его личныя краски, и предсталъ передъ судьею вмѣстѣ со своими фактическими обличителями и заступниками—свидѣтелями. Отсюда возникъ новый элементъ судебной дѣятельности — поведеніе судьи по отношенію къ людямъ, съ которыми онъ призванъ имѣть дѣло. Это поведеніе не есть простая совокупность поступковъ, слѣдующихъ одинъ за другимъ въ порядкѣ времени, — это есть систематическій и послѣдовательный рядъ дѣяній, связанныхъ между собою однимъ и тѣмъ же побужденіемъ и одною и тою же цѣлью. Иными словами — это есть сознательный образъ дѣйствій, одинаково примѣнимый ко всѣмъ разнообразнымъ случаямъ судебной и судебно-бытовой жизни, предусмотрѣть и предустановить которые заранѣе невозможно. Поэтому положительный законъ, говорящій объ отправленіи уголовнаго правосудія, не въ силахъ начертать образъ дѣйствій судьи во всѣхъ его проявленіяхъ. Да это и не входитъ въ его задачу. Онъ можетъ и долженъ говорить лишь о порядкѣ, внѣшнемъ характерѣ и содержаніи отдѣльныхъ судебныхъ обрядовъ и процедуръ, распоряженій и постановленій. Онъ намѣчаетъ служебныя обязанности органовъ правосудія по отношенію къ изслѣдованію преступленія и къ соблюденію законныхъ условій, при которыхъ совершается

постепенный переходъ нарушителя общественнаго правопорядка изъ заподозрѣннаго въ обвиняемаго, изъ обвиняемаго въ подсудимаго, а изъ подсудимаго въ осужденнаго. Въ дѣятельности судьи, однако, должны сливаться правовыя и нравственныя требованія. Правила для внѣшнихъ дѣяній, въ своемъ практическомъ осуществленіи, неминуемо отражаютъ на себѣ и внутренній строй души того, кто ихъ осуществляетъ, ибо въ каждомъ судебномъ дѣйствіи на-ряду съ вопросомъ, что слѣдуетъ произвести, возникаетъ не менѣе важный вопросъ о томъ, какъ это произвести. Чтобы не быть простымъ орудіемъ внѣшнихъ правилъ, дѣйствующимъ съ безучастною регулярностью часового механизма, судья долженъ вносить въ творимое имъ дѣло свою душу и на-ряду съ предписаніями положительнаго закона руководиться безусловными и вѣчными требованіями человѣческаго духа.

Изъ нихъ вытекаетъ справедливое отношеніе къ человѣку, выражающееся въ сознательномъ и безпристрастномъ поставленіи себя на его мѣсто въ каждомъ данномъ случаѣ и воздержаніи отъ того, чтобы дѣлать разумное существо не цѣлью, а средствомъ для достиженія постороннихъ и своихъ личныхъ цѣлей. Въ осуществленіи справедливости, въ связи съ дѣятельною любовью, нравственный долгъ сливается съ руководящимъ началомъ христіанства, предписывающаго возлюбить ближняго какъ самого себя. Вотъ почему на-ряду со служебнымъ долгомъ судебнаго дѣятеля вырастаетъ его нравственный долгъ. Онъ предписываетъ никогда не забывать, что объектомъ дѣйствій этого дѣятеля является прежде всего человѣкъ. Правосудіе не можетъ быть отрѣшено отъ справедливости, а послѣдняя состоитъ вовсе не въ одномъ правомѣрномъ примѣненіи къ доказанному дѣянію карательныхъ опредѣленій закона. Судебный дѣятель всѣмъ своимъ образомъ дѣйствій относительно людей, къ дѣяніямъ которыхъ онъ призванъ приложить свой умъ, трудъ и власть, долженъ стремиться къ осуществленію нравственнаго закона.

Забвеніе про живого человѣка, про брата во Христѣ, про товарища въ общемъ міровомъ существованіи, способнаго на

чувство страданія, — вмѣняетъ въ ничто и умъ, и талантъ судебнаго дѣятеля, и внѣшнюю, предполагаемую полезность его работы! Какъ бы ни было различно его общественное положеніе сравнительно съ положеніемъ тѣхъ, кого онъ призываетъ предъ свой судъ, какъ бы ни считалъ онъ себя безупречнымъ не только въ формальномъ, но и въ нравственномъ отношеніи, въ его душѣ должно, какъ живое напоминаніе о связи со всѣмъ окружающимъ міромъ, звучать прекрасное выраженіе браминовъ «tat twam asi» — «это тоже ты», — ты въ паденіи, ты въ несчастіи, ты въ невѣжествѣ, нищетѣ и заблужденіи, ты въ рукахъ страсти! Такимъ образомъ складывается рядъ этическихъ правилъ, образовывающихъ необходимую нравственную сторону въ дѣятельности судьи и его ближайшихъ помощниковъ. Поэтому слѣдуетъ изучать не только судебную технику и судебную практику, но и судебную этику, какъ ученіе о приложеніи общихъ понятій о нравственности къ той или другой отрасли спеціальной судебной дѣятельности.

Я написалъ обо всемъ этомъ Чупрову, и онъ отвѣчалъ мнѣ изъ Женевы въ ноябрѣ 1900 года: «Не могу вмѣстѣ со всѣми русскими людьми не пожалѣть, что Вы оставляете судебное поприще, гдѣ такъ ярко горѣлъ Вашъ свѣтильникъ. Но мотивы вашего рѣшенія настолько законны и серьезны, что ни у кого не можетъ явиться мысль возражать имъ. Нужно только благодарить судьбу и Васъ, что Вы такъ долго оставались въ этой сферѣ. Нѣтъ худа безъ добра: если бы Ваше время и силы были по-прежнему поглощены текущимъ дѣломъ, нашей молодежи совсѣмъ не дождаться бы Вашего курса. Дай Богъ Вамъ совсѣмъ укрѣпиться на новое благое дѣло, которое Вы затѣяли. Я отъ всей души привѣтствую Ваше намѣреніе осуществить давно жданный и давно желанный курсъ судебной этики. Кому же и говорить объ этомъ деликатномъ предметѣ, какъ не Вамъ, посвященному въ сокровенныя тайны судебнаго міра и вмѣстѣ съ тѣмъ сумѣвшему при всѣхъ жизненныхъ перипетіяхъ всегда неуклонно держаться на высотѣ нравственнаго идеала. Я увѣренъ, что Ваши лекціи не только

будутъ представлять величайшій интересъ, но, что еще важнѣе, окажутъ благотворное вліяніе на молодежь. Мнѣ горько, что пребываніе въ далекой странѣ лишитъ меня возможности попасть хотя бы на нѣсколько Вашихъ лекцій. Уповаю только на то, что Вы, быть можетъ, соберетесь издать ихъ. Горячо желаю, чтобы никакая случайность не помѣшала Вамъ исполнить благородную миссію, которую Вы рѣшились принять на себя.»

Это доброе желаніе осуществилось, однако, лишь отчасти, чему помѣшала одна изъ тѣхъ почти невѣроятныхъ случайностей, которыми богата была еще такъ недавно наша общественная жизнь. Въ 1901 году я занялъ каѳедру уголовнаго судопроизводства въ Александровскомъ Лицеѣ въ Петербургѣ, заступивъ мѣсто профессора Фойницкаго. Весь свой курсъ я построилъ на разработкѣ началъ судебной этики, подробный обзоръ которыхъ изложилъ въ моей вступительной лекціи. Эта лекція была напечатана въ возобновленномъ по почину министра юстиціи Н. В. Муравьева «Журналѣ Министерства Юстиціи». Черезъ годъ затѣмъ я рѣшился существенныя части читаемаго въ Лицеѣ курса изложить въ видѣ двѣнадцати лекцій публично, въ пользу разнородныхъ благотворительныхъ и воспитательныхъ учрежденій, представители которыхъ часто обращались ко мнѣ объ оказаніи помощи именно въ этой формѣ. Мною руководило двоякое желаніе. Съ одной стороны, въ это время завершились засѣданія Высочайше учрежденной при министерствѣ юстиціи коммиссіи по пересмотру Судебныхъ Уставовъ. При этомъ пересмотрѣ многія возвышенныя начала второй изъ великихъ реформъ Царя-Освободителя—реформы судебной—были услужливо обезцвѣчены, искажены или вовсе упразднены. Участковые судьи съ обширной подсудностью, которыми предполагалось замѣнить не только мировыхъ судей, но и въ значительной степени окружные суды, сохранивъ на-ряду съ ними земскихъ начальниковъ, облеченныхъ судебною властью, были лишены судейской несмѣняемости и отданы почти въ полное распоряженіе министра юстиціи; судъ присяжныхъ засѣдателей едва не былъ упразд-

ненъ; единство кассаціонной дѣятельности уничтожено; слѣдственная часть отдавалась въ руки рядовой полиціи, и судьи насильственно втискивались въ узкія общія рамки Устава о службѣ гражданской безъ обращенія вниманія на особыя свойства ихъ высокой и вмѣстѣ тяжелой дѣятельности, и т. д.

Подъ вліяніемъ «особыхъ соображеній» предсѣдателя коммиссіи Муравьева и въ обществѣ поддерживался неустойчивый взглядъ на коренныя учрежденія новаго судоустройства. Передавая обсужденіе вопроса о положеніи въ Россіи суда присяжныхъ съѣзду старшихъ предсѣдателей и прокуроровъ палатъ, который подъ моимъ предсѣдательствомъ высказался за безусловное преимущество этой формы суда,—что привело въ восторгъ Чупрова, — Н. В. Муравьевъ въ то же время открывалъ страницы своего оффиціальнаго журнала для ожесточенныхъ нападокъ на этотъ самый судъ и для недостойныхъ инсинуацій противъ его защитниковъ,—нападокъ, вызвавшихъ, наконецъ, суровый и справедливый протестъ со стороны Джаншіева въ его брошюрѣ «Судъ надъ судомъ присяжныхъ». Все это создавало необходимость возстановить предъ многочисленными, какъ я имѣлъ основаніе надѣяться, слушателями истинный смыслъ и нравственное содержаніе тѣхъ правилъ и условій, которыми составители Судебныхъ Уставовъ обставили положеніе и дѣятельность служителей правосудія.

Съ другой стороны, судебной молодежи — кандидатамъ на судебныя должности и молодымъ адвокатамъ—было, казалось мнѣ, полезно послушать стараго судебнаго дѣятеля, повѣствующаго имъ по личному опыту о тѣхъ ошибкахъ, увлеченіяхъ и злоупотребленіяхъ, въ которыя — особенно въ послѣднее время—впадаютъ судебные дѣятели, когда они забываютъ о нравственныхъ началахъ, вложенныхъ въ ихъ дѣло, и, увлекаясь самолюбованіемъ, исканіемъ отличій или популярности, пренебрегаютъ великимъ завѣтомъ Гоголя: обращаться со словами честно.

По установленному порядку я обратился къ петербургскому градоначальнику съ просьбой о разрѣшеніи мнѣ этихъ лекцій, представивъ при этомъ въ видѣ программы оттискъ изъ «Жур-

нала М. Ю.», содержащій мою вступительную лекцію въ Лицеѣ. Носимыя мною званія сенатора и члена Академіи Наукъ, моя ученая докторская степень, тридцатипятилѣтняя служба по судебному вѣдомству, преподавательская дѣятельность въ Лицеѣ и, наконецъ, самое содержаніе предположенныхъ лекцій не допускали никакого сомнѣнія въ томъ, что разрѣшеніе послѣдуетъ немедленно, подобно тому, какъ оно получалось безъ всякаго замедленія, начиная съ 1892 года, на цѣлый рядъ неоднократныхъ лекцій съ благотворительною цѣлью о докторѣ Гаазѣ, князѣ В. Ѳ. Одоевскомъ, о задачахъ Общества защиты женщинъ, о В. С. Соловьевѣ и объ И. Ѳ. Горбуновѣ, причемъ послѣдняя лекція была мною въ 1898 году прочитана и въ залѣ министра юстиціи по его просьбѣ въ пользу благотворительнаго Общества судебнаго вѣдомства.

Но еще старикъ Кюнеръ учитъ насъ, что spes est incerta et dubia. Разрѣшеніе градоначальника не послѣдовало, а чрезъ мѣсяцъ послѣ моего ходатайства я получилъ слѣдующее письмо министра внутреннихъ дѣлъ отъ 13-го іюня 1902 года: «М. Г. Анатолій Ѳедоровичъ. Ваше Превосходительство обратились къ петербургскому градоначальнику съ просьбою о разрѣшеніи на прочтеніе въ С.-Петербургѣ въ теченіе 1902 и 1903 годовъ двѣнадцати публичныхъ лекцій «О нравственныхъ началахъ въ уголовномъ процессѣ». Имѣя въ виду, что намѣченный Вами предметъ чтеній ближе всего касается дѣятельности министерства юстиціи и разрабатываемыхъ имъ вопросовъ, министерство внутреннихъ дѣлъ просило по этому дѣлу заключенія министра юстиціи. Нынѣ статсъ-секретарь Муравьевъ увѣдомилъ меня, что въ виду носимаго Вами званія сенатора испрашиваемое Вами разрѣшеніе могло бы послѣдовать лишь по его всеподданнѣйшему докладу, представленіемъ котораго онъ однако затруднился бы, находя предположенное чтеніе публичныхъ лекцій на упомянутую тему едва ли, по обстоятельствамъ настоящаго времени, удобнымъ. Сообщая о семъ Вашему Превосходительству, прошу Васъ принять увѣреніе въ отличномъ моемъ уваженіи и совершенной преданности.—В. Плеве.»

Когда я разсказалъ при ближайшемъ свиданіи Александру Ивановичу о такой, конечно, непредвидѣнной имъ «случайности», онъ былъ глубоко возмущенъ и, вопреки своему обычному внѣшнему спокойствію, очень взволнованъ, такъ что въ теченіе цѣлаго вечера часто возвращался къ этому «поразительному проявленію произвола». Въ немъ вызывало чувство негодованія развязное и вмѣстѣ лукавое ограниченіе Муравьевымъ такихъ правъ сенатора, которыя имѣетъ всякій неопороченный обыватель, предпринятое ad hoc съ цѣлью зажать ротъ «несогласно мыслящему» и притомъ въ самой беззастѣнчивой формѣ,— его удивляло, что министръ внутреннихъ дѣлъ такъ охотно и необычно сдѣлался для этого послушнымъ орудіемъ, — въ немъ возбуждало глубокую грусть сознаніе, что по признанію двухъ министровъ въ Россіи наступили такія времена, когда говорить предъ молодымъ поколѣніемъ о нравственныхъ началахъ едва ли удобно! Послѣднее выраженіе онъ не разъ повторялъ со смѣхомъ, находя, что отказъ, такъ мотивированный, проникнутъ столь узкимъ скудоуміемъ, что даже оскорбить не можетъ. Онъ радостно привѣтствовалъ меня, когда, послѣ настойчиваго домогательства моего о возстановленіи моихъ правъ на чтеніе публичныхъ лекцій и на возможность такимъ путемъ оказывать посильную помощь нуждающимся, Н. В. Муравьевъ увидѣлъ себя вынужденнымъ 13-го мая 1903 г. увѣдомить меня о послѣдовавшемъ по его докладу Высочайшемъ разрѣшеніи на чтеніе такихъ лекцій въ общеустановленномъ порядкѣ. Но однако тѣмъ временемъ прошелъ годъ, здоровье мое было сильно подорвано сердечными припадками, особенно усилившимися лѣтомъ и осенью 1903 года, и чтеніе двѣнадцати публичныхъ лекцій мнѣ стало не подъ силу, да и наступившая японская война и послѣдующія событія, безъ сомнѣнія, ослабили бы къ нимъ интересъ и онѣ не достигли бы своей цѣли. Это признавалъ и самъ Чупровъ, писавшій мнѣ изъ Дрездена въ мартѣ 1904 года: «Послѣ того состоянія здоровья, въ которомъ мнѣ случилось видѣть Васъ прошлымъ лѣтомъ въ Берлинѣ, Вамъ слѣдовало бы за-

переться въ кабинетѣ и ограничить свои внѣшнія сношенія лишь предѣлами крайней необходимости, а Вы себѣ прибавили еще новую, невыразимо тяжелую, требующую большого нервнаго напряженія обязанность—участіе въ засѣданіяхъ городской Думы»...

Нужно ли говорить, что мысль о родинѣ вѣчно сопутствовала ему и въ его странствованіяхъ, и въ его вынужденномъ, вслѣдствіе болѣзни, пребываніи за границей.

«Я до сихъ поръ живу съ ближайшей семьей въ Дрезденѣ,—пишетъ онъ мнѣ въ мартѣ 1904 года.—Жизнь шла тихо, однообразно, въ постоянной кабинетной работѣ; но въ послѣдніе два мѣсяца это мирное житіе совершенно нарушено войной. Какъ неожиданно подкралось къ Россіи это бѣдствіе и какъ много горя грозитъ оно навлечь на нашу злополучную страну! Много болѣзненныхъ впечатлѣній приходится испытывать вамъ, петербургскимъ жителямъ, благодаря постояннымъ встрѣчамъ съ людьми, такъ или иначе прикосновенными къ войнѣ, но, пожалуй, еще тяжелѣе положеніе нашего брата, отрѣзаннаго отъ міра. Намъ приходится довольствоваться по части войны газетнымъ враньемъ, которое для наболѣвшей души становится повременамъ невыносимымъ. Человѣку чужой націи, для котораго война—лишь интересное зрѣлище, отъ этого вздора горя мало, а у нашего брата сердце кровью обливается и, какъ сплошь и рядомъ оказывается, совершенно понапрасну.»

Въ слѣдующемъ письмѣ онъ снова возвращается къ наболѣвшему вопросу.

«Эта война—точно крупное несчастье въ семьѣ: стараешься чѣмъ-нибудь отвлечь мысль, заглушить воспоминаніе о происшедшемъ; но не тутъ-то было: оно господствуетъ надъ всѣмъ твоимъ настроеніемъ и не даетъ думать ни о чемъ другомъ. Какъ-то пропадаетъ охота работать надъ внутренними вопросами, которыми вчера еще такъ живо увлекалась мысль. Полнѣйшее уединеніе, на которое я обрекъ себя въ интересахъ работы, составляетъ при нынѣшнихъ обстоятельствахъ истинное благополучіе. Отъ людей, бывающихъ здѣсь

въ обществѣ, я не разъ слышалъ въ послѣднее время жалобы на трудность сношеній съ иностранцами, которые не могутъ взять въ толкъ, какъ болѣзненъ для русскаго человѣка безучастный или высокомѣрный тонъ разговоровъ о войнѣ. Впрочемъ, въ послѣднее время замѣчается какъ-будто нѣкоторая перемѣна въ настроеніи относительно Россіи.»

Его мучила мысль о необходимости и для здоровья, и для окончанія предпринятыхъ трудовъ жить вдали отъ родины, вѣсти съ которой такъ часто терзали его любящее сердце.

«Ко мнѣ опять пришла прежняя болѣзнь сердца (грудная жаба),—пишетъ онъ изъ Мюнхена подъ новый 1907 годъ,—изъ-за которой я въ свое время уѣхалъ изъ Россіи. Въ послѣднее время мнѣ пришлось пробыть два мѣсяца въ санаторіи подъ Мюнхеномъ. Около мѣсяца тому назадъ я вышелъ оттуда, но до сихъ поръ еще не совсѣмъ поправился, не выхожу изъ дому и вынужденъ соблюдать всяческую осторожность въ движеніяхъ, въ разговорахъ, въ занятіяхъ. Существованіе было бы совсѣмъ унылымъ, если бы за мною не было оставлено право читать и писать, чѣмъ я усердно и пользуюсь въ своемъ вынужденномъ уединеніи. Главнымъ источникомъ нервнаго разстройства служатъ наши русскія дѣла. Сколько пережито съ тѣхъ поръ, какъ мы въ послѣдній разъ видѣлись въ Берлинѣ, и сколько еще придется пережить, прежде нежели наше отечество дождется свободы и хоть сколько-нибудь сноснаго существованія! Кажется, нигдѣ еще трагедія всемірной исторіи не была такъ печальна, какъ у насъ. И все-таки, думается мнѣ, каждому, кто за завтрашнимъ днемъ умѣетъ видѣть послѣзавтрашній, не слѣдуетъ терять голову: среди великихъ мукъ, лучшія времена въ концѣ-концовъ наступятъ.»

Въ слѣдующемъ письмѣ онъ говоритъ: «Особенно удручаетъ меня мысль о голодѣ. Шутка сказать, третій годъ четверть Россіи собираетъ меньше десятка пудовъ на десятину. У насъ, конечно, все валятъ на стихіи; но отчего же въ томъ же Самарскомъ уѣздѣ, гдѣ мужики собрали по 3 пуда съ десятины, мѣстный агрономъ Жуковъ на опытномъ полѣ въ

оба года получалъ больше 100 пудовъ съ десятины? Ясно, что пріемы хозяйства изжили свой вѣкъ и должны быть замѣнены новыми. Такіе пріемы уже выработаны и провѣрены; нужно только распространить ихъ. А кто же будетъ распространять, когда агрономовъ отовсюду гонятъ въ шею частью администрація, частью же черносотенные элементы въ земствахъ. На-ряду съ организаціей продовольственной помощи слѣдовало бы подумать объ организаціи распространенія общихъ и сельскохозяйственныхъ знаній въ голодномъ краѣ.»

Вся жизнь Александра Ивановича была наполнена трудомъ. Онъ и о здоровьи своемъ заботился главнымъ образомъ для исполненія своего трудового долга предъ родиной. Въ каждомъ письмѣ своемъ на-ряду съ глубоко трогавшею меня просьбою поберечь мое здоровье и не растрачивать силы въ работѣ онъ сообщалъ о своихъ непрерывныхъ, усидчивыхъ и постоянно выступающихъ изъ первоначально намѣченныхъ рамокъ научныхъ трудахъ. Въ апрѣлѣ 1903 года онъ пишетъ: «Я провожу Пасху въ Дрезденѣ, гдѣ, вѣроятно, останусь до наступленія жаркаго времени. Всю зиму я работалъ усердно, но, къ сожалѣнію, ничего не привелъ пока къ концу. Постоянно забываешь изреченіе, которое попалось мнѣ на-дняхъ въ только-что вышедшей книгѣ Зомбарта: «Wer ängstlich abwägt sagt gar nichts». Все хочется захватить новые матеріалы, но въ отдѣлѣ, которымъ я занимаюсь, каждый день даетъ такъ много, что ограниченная сила духа подавляется этимъ неустаннымъ творчествомъ жизни. Какъ бы то ни было, теперь я сказалъ себѣ: «довольно», стараюсь быть слѣпъ и глухъ къ тому, что совершается въ великомъ Божьемъ мірѣ, и забочусь только о томъ, чтобы свести концы съ концами ранѣе «тризны, уже недалекой». Удастся ли это, нельзя сказать, можетъ быть, столь же неожиданно придется прослѣдовать «туда далече», какъ отошли Корелинъ, Джаншіевъ и еще надняхъ Духовской, словомъ, цѣлый сонмъ знакомыхъ и друзей.»

При этомъ, кромѣ печальныхъ личныхъ предчувствій, къ несчастію, вполнѣ осуществившихся, его смущала повременамъ мысль о несоотвѣтствіи его трудовъ «злобѣ дня». Онъ

пишетъ въ іюлѣ 1905 г.: «Я живу въ нынѣшнемъ году совсѣмъ по-стариковски,—хотя много работалъ въ мюнхенскихъ библіотекахъ, но печаталъ я мало. Мнѣ чувствуется, что тѣ темы, которыми я съ особой любовью занимался въ послѣдніе годы, совсѣмъ не по времени въ настоящую пору. Кому охота читать объ интенсификаціи земледѣлія, о сельскохозяйственныхъ кооперацiяхъ, о мелкомъ кредитѣ и т. п., когда всѣ умы заняты пересмотромъ основъ нашего государственнаго существованія?..»—Мысль о работѣ сопровождала его и во время отдыха и переплеталась съ восхищеніемъ природой и изученіемъ искусства. Онъ былъ великій поклонникъ Италіи. «Не соберетесь ли для возстановленія душевнаго равновѣсія за границу и въ частности въ Италію?—пишетъ онъ весною 1901 года.—Ничто такъ не бодритъ человѣка, какъ созерцаніе этихъ дивныхъ памятниковъ вѣчной красоты, остающихся во всей неприкосновенности на развалинахъ всѣхъ прочихъ человѣческихъ созданій. Погибла Флорентинская синьорія, заказавшая Гиберти его знаменитыя двери, исчезли цехи, украшавшіе церковь Орсанмикеле, сошли съ лица земли Медичисы, для которыхъ работалъ Микель-Анджело, и, однако-жъ, бронзовыя «райскія врата» Баптистерія, Георгій Побѣдоносецъ Донателло и скульптуры Медицейской капеллы вызываютъ и до сихъ поръ такое восхищеніе и благоговѣніе, какое возбуждали они въ сердцахъ современниковъ. Только трудъ, направленный на возвышеніе человѣческой культуры, трудъ Галилеевъ, Данте, Рафаэлей переживаетъ вѣка,—вся же эта шумиха внѣшней и внутренней политики, такъ поглощающая вниманіе, проходитъ, какъ дымъ. Я благодаренъ судьбѣ, что она занесла меня еще разъ во Флоренцію. Здѣсь столько поучительнаго и интереснаго, что не пересмотришь въ цѣлые года. Притомъ же мнѣ приходится дѣлить время между осмотрами и собственными работами, которыя подвигаются медленнѣе, нежели я надѣялся. Немало уходитъ времени и на чтеніе по исторіи эпохи Возрожденія и особенно по тогдашней исторіи искусства. Величайшее удовольствіе доставляетъ изученіе этой исторіи въ виду тѣхъ самыхъ памятниковъ, кото-

рыхъ она касается.» — «Самою интересною частью моихъ странствованій въ 1900 году,—пишетъ онъ въ другой разъ,—была поѣздка въ маѣ по сѣверной Италіи, которою я воспользовался для изученія сельскаго кредита, сельскохозяйственныхъ ассоціацій и тамошнихъ пріемовъ распространенія въ народѣ сельскохозяйственныхъ знаній: я никакъ не ожидалъ, что встрѣчу такъ много любопытнаго и получу столько живыхъ впечатлѣній. Въ лицѣ профессоровъ такъ-называемыхъ «странствующихъ каѳедръ земледѣлія» я встрѣтилъ въ Падуѣ, въ Пармѣ, въ Веронѣ истинныхъ подвижниковъ, святыхъ людей, которые всѣхъ себя цѣликомъ отдали на служеніе народу. Это—нѣчто въ родѣ нашихъ земскихъ агрономовъ, но только съ гораздо болѣе широкой и болѣе активной ролью. Ихъ цѣль—распространить въ небольшомъ районѣ, гдѣ они дѣйствуютъ, между мелкими земледѣльцами раціональные сельскохозяйственные пріемы, и они достигаютъ этого съ такимъ успѣхомъ, что, несмотря на недавнее начало ихъ дѣятельности, ихъ районовъ узнать нельзя. Но чего это стоитъ? Эти люди не имѣютъ покоя ни днемъ, ни ночью. Все ихъ время занято лекціями въ деревняхъ, курсами въ городахъ, веденіемъ популярнаго журнала, а главное—безчисленными совѣтами, устными и письменными, за которыми обращается къ нимъ вся округа. Мнѣ сколько разъ пришлось видѣть, что творится у нихъ въ рыночные дни. Это—картина, которая напоминаетъ пріемъ у любимаго народомъ земскаго врача. Несмотря на недосугъ, почтенные профессоры были рады показать иностранцу все, что есть интереснаго въ ихъ мѣстности и въ ихъ дѣятельности. Меня возили по деревнямъ и дали возможность познакомиться со всякаго рода ассоціаціями, земледѣльческими школами, съ имѣніями разныхъ размѣровъ и разныхъ культуръ, со всякими слоями населенія. Въ одинъ мѣсяцъ мнѣ пришлось пересмотрѣть столько, сколько я одинъ, безъ посторонней помощи, не увидѣлъ бы и въ полгода. Я вывезъ изъ этой поѣздки нѣсколько ящиковъ матеріаловъ, писанныхъ и печатныхъ. Теперь я занимаюсь ихъ обработкой для статей въ «Русскія Вѣдомости», а потомъ для отдѣльной

книги. Когда кончу этотъ трудъ, еще самъ не знаю, потому что мудрено справиться съ массой фактовъ. Очень хочется привести къ концу эту работу и кое-что подготовить для другихъ, безъ исполненія которыхъ не хочется сойти въ могилу, вѣроятно, уже недалекую.»

Любовь къ Италіи однако не ослѣпляла его и не мѣшала справедливо отнестись къ Германіи. «Она, конечно, кажется какъ-то блѣдновата послѣ долгаго пребыванія въ Италіи,—пишетъ онъ,—и небо ея сѣрѣе, и люди скучнѣе, угловатѣе, грубѣе, и всѣ ихъ продукты не имѣютъ того изящества, но есть въ этой жизни что-то покойное, удобное, сильное. Попавъ въ тѣ же мѣста послѣ семнадцати лѣтъ, я вижу прогрессъ удивительный и не показной только, а вошедшій въ бытъ, такъ сказать, переваренный народомъ. Что это такъ, въ томъ убѣждаетъ уже одно замѣчательное, до роскоши доходящее изобиліе средствъ къ образованію,—эти дивныя библіотеки, въ родѣ, напримѣръ, дрезденской Гептифтунгъ, гдѣ выложено 350 журналовъ по однѣмъ общественнымъ наукамъ, эти дворцы-читальни, въ родѣ только-что открытыхъ дрезденской и іенской, гдѣ къ услугамъ публики до 1,000 періодическихъ изданій по всѣмъ областямъ человѣческаго вѣдѣнія, всевозможныя справочныя пособія и снабженныя всяческимъ комфортомъ комнаты для отдыха и бесѣды. Германія не умомъ только, а сердцемъ поняла, что все ея богатство основано на знаніи, и не щадитъ ничего для накопленія и распространенія этого знанія. Я недавно живу въ Германіи, а могъ бы привести десятокъ фактовъ въ подтвержденіе этого изъ моихъ личныхъ наблюденій.» Но въ послѣднемъ своемъ письмѣ, уже незадолго до смерти, онъ снова возвращается къ своей милой Италіи и пишетъ: «Поѣздка въ Италію дала мнѣ массу пріятныхъ впечатлѣній и точно помолодила меня. Я очень люблю эту страну и живо интересуюсь ея судьбами. Въ Римѣ, кромѣ осмотра галлерей, музеевъ и церквей, я употреблялъ время на ознакомленіе съ новѣйшими успѣхами Италіи по части земледѣлія и аграрнаго законодательства въ спеціальныхъ библіотекахъ, которыя любезно были

для меня открыты, и путемъ бесѣдъ со свѣдущими лицами. Привезъ я съ собой изъ Рима цѣлыхъ три пуда разнообразныхъ матеріаловъ и даже не знаю, смогу ли я воспользоваться всѣми этими благами. Очень многому можно было бы поучиться и нашимъ законодателямъ у этой страны съ ея богатымъ историческимъ прошлымъ. Самъ Римъ въ осенніе дни прекрасенъ, а особенно симпатичны въ эту пору его окрестности. Помните у Тургенева въ его «Литературныхъ воспоминаніяхъ» поѣздку съ Ивановымъ въ Альбано и Фраскати? Такіе точно «удивительные дни, недоступные ни перу, ни кисти», «съ праздничнымъ осеннимъ блескомъ» выпали и на мою долю. Съ Яникульскаго холма, съ Via Appia, съ Via Nomentana приходилось любоваться закатами, какихъ я не запомню въ своей жизни. Сама улица римская въ это время года полна живыхъ разнообразныхъ красокъ: не насмотришься на эти старыя развалины, на эти дворцы, на эту пеструю, живую народную толпу. Къ сожалѣнію, мнѣ было запрещено ходить пѣшкомъ по Риму съ его семью холмами, и я долженъ былъ пользоваться удовольствіемъ прогулокъ и осмотровъ лишь съ большой осторожностью; но я и за то благодаренъ судьбѣ, что удалось повидать.»

Безупречный, кристально-чистый человѣкъ, преданный наукѣ и родинѣ, Чупровъ имѣлъ безусловное право надѣяться на правильную оцѣнку своей личности и побужденій. Но ему пришлось именно съ этой стороны пережить тяжелыя испытанія. «Сейчасъ посылаю Вамъ,—писалъ онъ мнѣ въ 1897 г.,—только-что полученные оттиски моихъ статей въ вышедшемъ недавно изданіи департамента торговли и мануфактуръ «Вліяніе урожаевъ и хлѣбныхъ цѣнъ на нѣкоторыя стороны русскаго народнаго хозяйства». Это изданіе исполнено по программѣ, выработанной при моемъ непосредственномъ участіи, и все сплошь проредактировано мною. Я знаю, что на него послѣдуютъ самыя рѣзкія нападки, особенно со стороны аграріевъ, но при оцѣнкѣ ихъ я прошу вѣрить одному: изданіе предпринято участниками единственно съ цѣлью посильно разъяснить истину въ сложномъ и важномъ вопросѣ; авторы не щадили

труда и переработали массу матеріаловъ.» — Ожиданія его сбылись, и недостойныя, почерпнутыя нѣкоторыми со дна собственной низменной души, нападки,—и притомъ со стороны не однихъ «аграріевъ»,—посыпались на него, «пустивъ шипъ по-змѣиному», какъ говорилось встарину. — Все это, къ счастью, скоро позабылось, и тщетныя попытки поколебать уваженіе къ Чупрову, представивъ его податливымъ ученымъ, пишущимъ «на заказъ» свои сомнительныя изслѣдованія, обратились въ ничто; но на него все это подѣйствовало очень сильно, хотя, по внѣшности, и мало замѣтно, подъ вліяніемъ законной гордости внутренняго сознанія по отношенію къ чужимъ, подъ вліяніемъ нѣжнаго и бережливаго участія къ своимъ.—Оно и понятно. Легче сказать общественному дѣятелю: «не обращайте вниманія!», чѣмъ ему это выполнить въ тайникѣ души. «N'est-ce rien pour un noble coeur, pour un esprit élevé, de se sentir haï, tandis qu'il a le droit d'être aimé comme il sent qu'il le mérite,—сказалъ въ одной изъ своихъ замѣчательныхъ рѣчей, приведенной въ «Revue Britannique», знаменитый Брайтъ,—d'entendre autour de lui les sifflements aigus de la calomnie, qui rampe dans l'ombre comme un serpent, sans qu'on puisse la saisir?!»—Чрезъ полгода послѣ появленія «Вліянія урожаевъ и т. д.», во время моего пріѣзда въ Москву для чтенія публичной лекціи объ Одоевскомъ съ цѣлью увеличенія средствъ на изданіе «Вѣстника Философіи и Психологіи» мы проходили и просидѣли съ Чупровымъ болѣе двухъ часовъ на Пречистенскомъ бульварѣ въ бесѣдѣ объ этихъ нападкахъ, и я видѣлъ, какъ волновали онѣ его и какіе болѣзненные рубцы оставили онѣ на его нѣжной и воспріимчивой душѣ. Увы! Судьба—плохой хирургъ и не слѣдуетъ нѣмецкому правилу: «Man soll die Wunden heilen ohne die Narben zu lassen».

Всегда строгій къ себѣ и снисходительный къ людямъ, свыше мѣры цѣнившій ихъ, если дѣятельность ихъ казалась ему направленною на общую пользу и если они, въ его глазахъ, не измѣняли себѣ и своимъ убѣжденіямъ съ приближеніемъ старости,—что̀, по его мнѣнію, было такъ же по-

стыдно, какъ красить въ преклонные годы въ другой цвѣтъ свои волосы,—онъ былъ оптимистомъ въ лучшемъ смыслѣ слова. Но этотъ оптимизмъ и широкая снисходительность простирались, несмотря на всѣ житейскія разочарованія, лишь на людей. Къ условіямъ жизни, къ складу общественныхъ отношеній, къ соотвѣтствію учрежденій вложенной въ нихъ идеѣ онъ относился гораздо строже и признавалъ, что въ этомъ отношеніи благодушный оптимизмъ и примирительная приспособляемость часто граничатъ съ попустительствомъ. Съ теплымъ чувствомъ умѣлъ онъ вспоминать встрѣченныхъ имъ въ жизни людей, которымъ судьба дала оставить по себѣ болѣе или менѣе яркій слѣдъ. Въ этомъ отношеніи у него былъ,—столь рѣдкій у насъ, забывчивыхъ и неблагодарныхъ,—культъ «вчерашняго дня» въ томъ смыслѣ, что всѣ, кто скрашивалъ этотъ день, кто дѣлалъ его болѣе сноснымъ для людей мыслящихъ и страдающихъ, кто старался озарить его закатъ бодрой вѣрой въ лучшій завтрашній день, были ему дороги и душевно близки. Въ его письмахъ ко мнѣ, въ его горячихъ отзывахъ о тѣхъ характеристикахъ, которыя я посвящалъ въ рядѣ очерковъ свѣтлымъ «людямъ вчерашняго дня», постоянно встрѣчаются теплые и прочувствованные отзывы о многихъ изъ послѣднихъ, которыхъ онъ зналъ лично. Такъ, онъ сообщилъ мнѣ весьма цѣнныя данныя о художественныхъ наклонностяхъ извѣстнаго адвоката князя А. И. Урусова и въ сердечныхъ словахъ помянулъ К. К. Грота и В. С. Соловьева, «котораго глубоко уважалъ и очень любилъ со всѣми особенностями его тѣлеснаго и духовнаго облика, передать сущность котораго въ одухотворенномъ изображеніи не удалось ни одному изъ русскихъ живописцевъ, бравшихся за его фигуру».

Съ искренней благодарностью, со справедливой гордостью вспоминаю я доброе дружеское отношеніе Чупрова ко мнѣ,—его тревогу о моемъ очень пошатнувшемся въ послѣднее десятилѣтіе здоровьи, его настойчивые, идущіе изъ сердца совѣты «щадить себя» и пожить подольше въ Италіи или хорошемъ уголкѣ Германіи, его лестные, проникнутые теп-

лымъ сочувствіемъ отзывы о каждомъ моемъ трудѣ, появлявшемся въ печати. Особенно нравилась ему, старому москвичу, книга о московскомъ филантропѣ докторѣ Гаазѣ, «являющаяся,—какъ писалъ онъ мнѣ,—самою сильною проповѣдью дѣятельной любви къ ближнему изъ всего, съ чѣмъ мнѣ пришлось познакомиться въ теченіе долгой моей жизни»; затѣмъ ему очень нравился очеркъ жизни и произведеній И. Ѳ. Горбунова. Онъ писалъ мнѣ, что перечитывалъ его нѣсколько разъ, такъ же какъ и рѣчь о Н. И. Стояновскомъ, которая «даетъ характеристику не только замѣчательной личности, но и эпохи, и притомъ такой эпохи, которой не скоро дождется въ другой разъ наша страна».

Еще за мѣсяцъ до кончины онъ писалъ мнѣ: «Съ великимъ удовольствіемъ прочелъ я Ваши «Воспоминанія и замѣтки судьи». Какой глубокій интересъ въ этихъ отрывкахъ житейской драмы, какая живость изложенія! Какъ-будто самъ переживаешь съ Вами это дерганье двери слѣдователемъ, это ожиданіе въ подвалѣ анатомическаго театра, этотъ арестъ Овсянникова. А мѣста объ офицерѣ, взявшемъ назадъ жалобу на отца, о котятахъ и писарѣ Нечаевѣ,—мѣста, свидѣтельствующія, что у самыхъ жестокихъ натуръ остается что-то мягкое и человѣческое,—они перевернули мнѣ душу, какъ въ давно прошедшее время разсказъ Бретъ-Гарта о вліяніи подкинутаго младенца на шумный лагерь бездомныхъ бродягъ. Я самъ не знаю, отчего подобныя черты такъ сильно захватываютъ насъ.»

И въ трудные дни моей служебной жизни онъ поддерживалъ меня своимъ словомъ привѣта и одобренія. Давая въ сенатѣ заключенія по дѣламъ, связаннымъ съ вопросомъ о свободѣ совѣсти и религіозныхъ убѣжденій, мнѣ приходилось работать среди довольно неблагопріятныхъ условій и обстановки. Объ этомъ подробно разсказано мною въ помѣщенныхъ въ «Русской Старинѣ» нынѣшняго года, въ номерахъ II, X и XI, «Воспоминаніяхъ и замѣткахъ судебнаго дѣятеля», относящихся до дѣлъ объ уніатахъ, штундистахъ и старообрядцахъ. Когда, путемъ печати или устно, о посиль-

ной защитѣ мною священныхъ правъ человѣческаго духа доходило до Александра Ивановича, я немедленно получалъ отъ него письмо съ выраженіемъ цѣннаго въ нравственномъ отношеніи сочувствія. То же было и по дѣлу о нарушеніи тайны исповѣди, очень его встревожившему, въ виду довольно сильнаго стремленія нѣкоторыхъ вліятельныхъ сенаторовъ принести въ жертву преходящимъ интересамъ уголовнаго правосудія вѣковѣчные, идеальные интересы безбоязненнаго и свободнаго покаянія. Онъ горячо привѣтствовалъ защиту мною неприкосновенности тайны исповѣди, какъ «охрану святыни нравственныхъ побужденій человѣка». Такъ же отнесся онъ и къ разработкѣ мною вопроса о врачебной тайнѣ на Пироговскомъ съѣздѣ и въ лекціи земскимъ врачамъ въ клиническомъ Еленинскомъ Институтѣ. Въ послѣднемъ письмѣ ко мнѣ онъ писалъ: «Мнѣ было отрадно прочесть Вашу рѣчь въ Государственномъ Совѣтѣ по поводу попечительствъ (о народной трезвости). Вы отстаивали правое дѣло и совершенную истину, и сила аргументовъ Вашихъ лишь увеличилась отъ формы, въ которую они были облечены. Зато какой риторикой и фальшью звучатъ нѣкоторыя возраженія Вамъ и между прочимъ елейныя слова о церковномъ пѣніи, водворяемомъ на счетъ пьянства народнаго»...

Зная правдивость и душевный складъ Чупрова, я не могъ сомнѣваться въ искренности его одобренія, и тѣмъ дороже и цѣлительнѣе бывало оно для меня. По понятнымъ соображеніямъ я не считаю возможнымъ привести здѣсь длиннаго письма изъ Берлина отъ 26-го сентября 1905 г., присланнаго мнѣ имъ по случаю сорокалѣтія моей служебной дѣятельности. Скажу одно—оно было одною изъ лучшихъ нравственныхъ наградъ за эти сорокъ лѣтъ и своими возвышенными строками заставляло забыть о камняхъ и терніяхъ жизненнаго пути за эти годы...

Послѣднее свиданіе наше произошло въ сентябрѣ 1903 года въ Берлинѣ, куда онъ нарочно пріѣхалъ изъ Дрездена, чтобы провести со мною день. Къ сожалѣнію, наша встрѣча была для меня отравлена сильнѣйшимъ сердечнымъ припадкомъ

хотя и обезсилившимъ меня на много часовъ, но давшимъ въ то же время мнѣ испытать на себѣ участливую заботу Александра Ивановича. Онъ остался, въ виду моего нездоровья, и на слѣдующій день, который мы провели неразлучно вмѣстѣ, а вечеромъ отправились въ Deutsches Theater на первое представленіе «Воскресенія» (Auferstehung) Толстого, передѣланнаго довольно талантливо и умѣло для сцены. Тщательное изображеніе русской обстановки, почти полное отсутствіе неточностей въ бытовомъ отношеніи, правдивая и горячая игра артистовъ заставили насъ почти позабыть, что мы видимъ русскую драму на нѣмецкомъ языкѣ, исполняемую иностранцами, а захватывающая возвышенность содержанія сильно на насъ подѣйствовала. Въ концѣ пьесы, когда Нехлюдовъ привозитъ въ Сибири, въ пасхальную ночь, помилованіе Катюшѣ и она великодушно отказывается слѣдовать за нимъ, когда происходитъ трогательная сцена ихъ прощанія подъ звуки пасхальнаго звона, а на небѣ широко загорается сѣверное сіяніе, весь театръ былъ взволнованъ, многіе не могли удержать слезъ, да и у насъ глаза были «на мокромъ мѣстѣ». Подъ этимъ впечатлѣніемъ мы и разстались. Въ бесѣдѣ въ маленькомъ сквэрѣ передъ зданіемъ театра Чупровъ высказывалъ горячее желаніе поскорѣе вернуться въ Россію. Онъ предчувствовалъ, что въ ея внутреннемъ строѣ наступаетъ своего рода Auferstehung, но, конечно, не могъ предвидѣть, путемъ какихъ тяжкихъ испытаній нашей родины она придетъ къ этому... Но прежде всего его удерживала за границей начатая работа. «Дивныя дѣла совершаются въ Россіи, — писалъ онъ мнѣ уже въ январѣ 1905 года, — невыразимо тяжело оставаться въ такую пору внѣ родины, но меня удерживаетъ сознаніе нравственной обязанности кончить работу, на которую я уже потратилъ столько силъ. Я выбралъ для зимняго житья Мюнхенъ съ его старыми достопочтенными библіотеками, съ его славнымъ университетомъ. Здѣсь интересный кругъ профессоровъ, бойкая научная жизнь, масса художественныхъ сокровищъ, отличная опера, изобиліе всякой музыки, хотя мнѣ мало

приходится пользоваться всѣми этими источниками развлеченія, потому что вѣчно приходится сидѣть за книгой и за письменнымъ столомъ. Но уже одна мысль о возможности отдохнуть на симфоніи Гайдна или на драмѣ Шекспира ободряетъ духъ. Климатъ мюнхенскій, вопреки своей репутаціи, пока по мягкости не оставляетъ ничего желать, оттого и здоровье мое пока держится въ удовлетворительномъ состояніи. Работалъ я въ нынѣшнемъ году много и часть своихъ писаній подготовилъ къ печати, а въ послѣдніе мѣсяцы даже нѣсколько отвлекся отъ прямого дѣла ради газетныхъ статей, захотѣлось тряхнуть стариной, пользуясь фактически водворившейся на нѣкоторое время свободой слова.»

Къ несчастью, удовлетворительное состояніе здоровья Александра Ивановича было призрачнымъ и представляло лишь краткій отдыхъ со стороны неуклонно надвигавшагося съ 1898 года тяжелаго недуга. Еще тогда писалъ онъ мнѣ: «Ваши теплыя строки были для меня какъ бы лучомъ свѣта въ окружающую меня въ послѣднее время тьму. Вы представить себѣ не можете, какъ худо жилось мнѣ въ послѣдніе мѣсяцы. Возвратившись изъ превосходнаго четырехнедѣльнаго путешествія въ Закавказьѣ въ послѣднихъ числахъ сентября, я засталъ моего брата въ непоправимо плохомъ состояніи. Отчасти печаль, отчасти безсонныя ночи при больномъ вызвали у меня черезъ недѣлю по пріѣздѣ тяжелую болѣзнь сердца, о которой я раньше не имѣлъ никакого представленія. Мучительный припадокъ длился у меня около двадцати часовъ сряду и такъ истомилъ меня, что мнѣ потребовалось около двухъ недѣль лежать въ постели, а потомъ столько же времени оправляться, не выходя изъ комнаты. Едва я оправился и началъ выходить, какъ снова погрузился въ заботы объ умирающемъ братѣ, но, несмотря на всѣ усилія, онъ въ концѣ ноября скончался. Вы хорошо понимаете, какъ тяжело въ наши годы терять близкихъ людей, но лишиться человѣка, который былъ спутникомъ всей моей жизни, былъ товарищемъ всѣхъ дѣлъ и помышленій съ первыхъ проблесковъ сознательнаго существованія, — это испытаніе

превыше силъ! Я едва начинаю нѣсколько отходить въ послѣдніе дни и то, главнымъ образомъ, благодаря непрерывнымъ текущимъ дѣламъ. Простите, что я такъ распространился о своемъ горѣ, но, къ сожалѣнію, оно составляетъ пока такую мою принадлежность, отъ которой никакъ не могу отрѣшиться.»

Чрезъ десять лѣтъ недугъ, упоминаемый въ этомъ письмѣ, сломилъ свою жертву внезапно и неожиданно для близкихъ. Чупровъ чувствовалъ себя къ концу февраля (стараго стиля) 1908 года нѣсколько слабымъ, но раціональный образъ жизни, предписанный врачами и строго имъ соблюдаемый, казалось, устранялъ всякую непосредственную опасность. 23-го февраля вечеромъ онъ былъ въ концертѣ и наслаждался возможностью слышать хорошую музыку,—не въ мысляхъ только, но и въ дѣйствительности,—а на другой день по чудной погодѣ пошелъ къ своему другу, профессору Лотцу. Здѣсь во время бесѣды его сразила смерть. Благородное сердце сразу перестало биться... За пятнадцать лѣтъ предъ этимъ онъ написалъ въ альбомъ своей дочери стихотвореніе, въ которомъ указываетъ ей, что въ жизни «къ счастью прочному открыты три дороги: любить природы красоту,—трудъ имѣть любимый—и умѣть любить людей и въ радости, и въ горѣ,—съ участьемъ дружескимъ невзгоды ихъ дѣлить,—въ привѣтѣ, въ дѣйствіяхъ иль въ братскомъ разговорѣ умѣть всегда себя съ другой душою слить»... Тотъ, кто лично былъ знакомъ съ нимъ, кто слышалъ и читалъ его, тотъ знаетъ, что всю жизнь онъ шелъ этими тремя путями, не зарывая въ землю даровъ своего ума и сердца... И судьба лично къ нему была милостива: когда онъ много и благотворно прошелъ этими путями, не сходя въ сторону, она дала ему—любителю природы и поклоннику искусства — въ предсмертные дни полюбоваться первою, въ предсмертные часы насладиться вторымъ—и сразу пресѣкла его чистую, любвеобильную жизнь.

А. Ѳ. Кони.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Первая желѣзная дорога въ Россіи.

„Русскія Вѣдомости“, 1886 годъ.

15-го апрѣля въ Петербургѣ и въ Москвѣ праздновался пятидесятилѣтній юбилей желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Въ 1836 году въ этотъ день было объявлено Высочайше утвержденное Положеніе объ учрежденіи Общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села съ вѣтвью до Павловска. Этотъ актъ можно считать началомъ желѣзнодорожнаго періода въ Россіи. Желѣзныя дороги внесли столько перемѣнъ во внутреннюю жизнь нашей страны, что моментъ, полвѣка тому назадъ послужившій отправнымъ пунктомъ для ихъ сооруженія, заслуживаетъ того, чтобы о немъ вспомнить.

Въ началѣ 1835 г. австрійскій дворянинъ Францъ фонъ-Герстнеръ, извѣстный инженеръ, прославившійся сооруженіемъ перваго рельсоваго пути въ Австріи, подалъ Государю записку о пользѣ и возможности построенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Въ этой запискѣ предлагалось на первый разъ построить двѣ желѣзныя дороги подлѣ Петербурга: одну—въ Царское Село, другую—въ Петергофъ. На двухъ названныхъ небольшихъ линіяхъ г. Герстнеръ хотѣлъ лишь познакомить публику съ невиданной дотолѣ новинкой; главная же его цѣль заключалась въ пріобрѣтеніи права на

постройку длиннаго рельсоваго пути отъ Петербурга до Нижняго-Новгорода, за которымъ долженъ былъ послѣдовать другой, отъ Москвы въ Одессу или Таганрогъ. Государь даровалъ Герстнеру исключительное дозволеніе составить компанію акціонеровъ для постройки линій до Царскаго Села и Павловска. Заручившись такой привилегіей, Герстнеръ въ январѣ мѣсяцѣ 1836 г. обратился къ публикѣ съ приглашеніемъ вступить въ его компанію. Въ нашихъ рукахъ находится интересная брошюра, которую опубликовалъ Герстнеръ, чтобы доказать будущимъ акціонерамъ выгодность новаго предпріятія.

Брошюра Герстнера «О выгодахъ построенія желѣзной дороги изъ Санктпетербурга въ Царское Село и Павловскъ» начинается описаніемъ существовавшихъ тогда желѣзныхъ дорогъ за границей. Любопытны для нашего времени тогдашніе взгляды на требованія отъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, мы узнаемъ, что скорость движенія въ 40 верстъ въ часъ, достигнутая на Ливерпульско-манчестерской дорогѣ какъ-то одинъ разъ, ради пари, считалась недосягаемымъ идеаломъ. Линія изъ Лондона въ Соутгамптонъ, составляющая прямой путь изъ Лондона въ Парижъ, не признавалась выгоднымъ предпріятіемъ, такъ какъ не ожидалось значительнаго сообщенія по этой дорогѣ. Записка съ восторгомъ говоритъ о первыхъ успѣхахъ желѣзныхъ дорогъ,—успѣхахъ, которые на современный взглядъ представляются болѣе нежели скромными. Такъ, перевозка 135,000 чел. въ три мѣсяца на первой бельгійской желѣзной дорогѣ, изъ Брюсселя въ Мехельнъ, признавалась блистательнымъ успѣхомъ, который двинулъ желѣзнодорожное дѣло въ Бельгіи. Въ запискѣ сообщается, что линія изъ Лейпцига въ Дрезденъ была предпринята въ разсчетѣ на провозъ 45,000 пассажировъ и 400,000 центнеровъ товаровъ въ годъ и т. д. По соотвѣтствію съ скромными заграничными опытами авторъ не обѣщалъ слишкомъ многаго и отъ предпринимавшейся имъ дороги. Онъ не разсчитывалъ перевозить пассажировъ только на паровыхъ машинахъ, а предполагалъ по примѣру нѣкоторыхъ

заграничныхъ дорогъ пользоваться кромѣ того услугами дилижансовъ.

Взгляды автора брошюры на порядокъ эксплоатаціи будущей дороги настолько характерны, что мы позволимъ себѣ привести нѣсколько выдержекъ. «Въ Англіи,—говорится въ брошюрѣ,—пассажиры и товары перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ въ собственныхъ дилижансахъ, повозкахъ или паровыхъ каретахъ компаній или на ихъ же лошадяхъ, за что взимается установленная плата. Царскосельская дорога назначается преимущественно для пассажировъ, слѣдственно надобно будетъ отправлять каждый разъ паровую машину, коль скоро сберется болѣе 40 пассажировъ. Если ко времени отправленія явится мало пассажировъ, то будутъ запрягать хорошихъ лошадей. Кто захочетъ ѣхать въ собственной каретѣ, заплатитъ установленную сходную цѣну, и карета поставится на особенный ходъ, подобно тому какъ дорожныя кареты перевозятъ зимою прямо на полозьяхъ. Дабы можно было принимать пассажировъ не только на концахъ дороги, но и на другихъ пунктахъ, будутъ построены на каждыхъ двухъ верстахъ дома съ комнатами для сбора пріѣзжихъ. Сбирающіеся на концахъ дороги будутъ дѣлать переѣздъ на паровой машинѣ безостановочно. За паровою машиною будетъ слѣдовать дилижансъ, запряженный хорошею лошадью, чтобы сбирать пассажировъ по дорогѣ. Кондукторъ дилижанса, везомаго лошадью, можетъ судить, успѣетъ ли онъ доѣхать до конца дороги прежде отхода слѣдующаго поѣзда; если не успѣетъ, то останавливается на одномъ изъ объѣздовъ и, переждавъ паровую машину, продолжаетъ путь. Если бы дорога была построена съ двумя колеями, то такихъ задержекъ, конечно, не было бы, ибо дилижансы, запряженные лошадьми и слѣдующіе за паровыми машинами, могли бы дѣлать весь переѣздъ безъ остановки», и т. д.

Г. Герстнеръ подробно разсматриваетъ вопросъ о таксахъ за провозъ и рѣшаетъ его по аналогіи съ западно-европейскими предпріятіями. Компаніи, построившія дороги въ Англіи

и Франціи, по словамъ автора, требуютъ за провозъ обыкновенно половину прежнихъ цѣнъ по шоссе. Въ моментъ изданія брошюры за карету въ Царское Село платилось въ день отъ 20 р. до 25 р., а за мѣсто въ дилижансѣ $3^1/_2$ р. въ одинъ конецъ. Въ соотвѣтствіи съ этими цѣнами авторъ установлялъ плату за мѣсто въ дилижансѣ, соотвѣтствующее приблизительно современному второму классу, до Царскаго Села въ 1 р. 80 к. ассигнаціями; за мѣсто «въ каретѣ перваго рода, отлично устроенной со всѣми удобствами», 2 р. 50 к., наконецъ, за мѣсто въ простомъ открытомъ дилижансѣ для простого народа—80 к. Кромѣ того вводилась такса съ пассажировъ, проѣзжающихъ въ собственныхъ экипажахъ, по 80 к. съ человѣка сверхъ платы съ экипажей по вѣсу.

Особеннаго вниманія заслуживаютъ финансовые разсчеты автора, какъ свидѣтельство о тѣхъ пріемахъ, какими пользовались въ то время при оцѣнкѣ выгодности желѣзнодорожныхъ предпріятій. Нужно замѣтить, что проектъ г. Герстнера былъ составленъ несравненно тщательнѣе, нежели большинство послѣдующихъ произведеній этого рода, такъ что въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ онъ можетъ послужить образцомъ даже для нашихъ дней. Первый представлявшійся вопросъ касался, конечно, опредѣленія валового дохода. Г. Герстнеръ раздѣлялъ господствовавшій въ его время взглядъ, что построеніе желѣзныхъ дорогъ выгодно только въ такихъ мѣстахъ, гдѣ бываетъ многочисленный проѣздъ пассажировъ. Поэтому онъ употребилъ въ проектѣ особое стараніе на опредѣленіе вѣроятнаго количества пассажировъ. Для этого онъ прибѣгъ прежде всего къ имѣвшимся свѣдѣніямъ относительно проѣзда по шоссейнымъ путямъ, соединявшимъ Петербургъ съ окрестностями. Оказалось, что на разстояніи между Петербургомъ, Царскимъ Селомъ и Павловскомъ передвигается въ годъ 70,386 экипажей. По соображенію съ родомъ экипажей авторъ вычислялъ количество лицъ, проѣзжающихъ на означенномъ протяженіи, въ 178,000 чел. Но авторъ не ограничился этими данными: онъ приводитъ

цѣлый рядъ цифръ изъ практики заграничныхъ дорогъ въ доказательство того положенія, что постройка рельсовыхъ путей значительно увеличиваетъ существовавшій ранѣе проѣздъ. На основаніи тогдашнихъ данныхъ авторъ считалъ себя въ правѣ вывести такое общее заключеніе, что ежегодное число пассажировъ на каждой желѣзной дорогѣ равняется народонаселенію вдоль всей дороги или что каждый житель проѣдетъ разъ въ годъ въ оба конца. Населеніе Петербурга, Царскаго Села и Павловска въ періодъ составленія проекта равнялось 490,000 чел. Исключая изъ этого числа 150,000 на крестьянъ и солдатъ, авторъ считалъ себя въ правѣ ожидать по крайней мѣрѣ 300,000 пассажировъ. При средней платѣ за провозъ въ 1 р. 48 к. доходъ отъ пассажировъ долженъ былъ составить 890,000 р. ассигнаціями. Перевозкѣ товаровъ г. Герстнеръ не придавалъ никакого значенія; но, по соображенію съ существовавшимъ тогда гужевымъ движеніемъ, онъ все-таки разсчитывалъ получить около 80 т. р. Строитель предполагалъ кромѣ того завести въ Павловскѣ изящную гостиницу, отъ сдачи которой на откупъ ожидалъ дохода въ 30,000 р.

Для вычисленія расходовъ эксплоатаціи г. Герстнеръ опять пользуется заграничнымъ опытомъ. Изъ обозрѣнія издержекъ на дорогахъ Ливерпульско-манчестерской, Ліонской и Будвейсской онъ выводитъ, что расходъ на провозъ по всякой желѣзной дорогѣ можно положить по крайней мѣрѣ въ 40% валового сбора, что ежегодный расходъ на содержаніе дороги, «построенной знающими инженерами, со всѣми строеніями, не долженъ превышать полутора проц. употребленнаго капитала», что всѣ расходы на управленіе и мелкія издержки не превышаютъ 6% валового сбора. Суммируя данныя названныхъ дорогъ, г. Герстнеръ находилъ, что чистая прибыль акціонеровъ отъ провоза пассажировъ составитъ 53% общаго сбора, а отъ перевозки товаровъ только 35%. Путемъ указаннаго разсчета въ брошюрѣ выводится, что начинаемое предпріятіе должно принести чистой прибыли 521,446 руб. ассигнаціями въ годъ.

Призывъ опытнаго строителя, уже успѣвшаго пріобрѣсти себѣ громкую извѣстность, разбудилъ въ нашемъ обществѣ интересъ къ новому дѣлу. Въ скоромъ времени гр. Алексѣй Бобринскій, негоціанты Бенедиктъ Крамеръ и Иванъ Плитъ и австрійскій дворянинъ Францъ фонъ-Герстнеръ вошли къ правительству съ просьбой о разрѣшеніи учредить компанію для устроенія желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ и о выдачѣ имъ на это предпріятіе десятилѣтней привилегіи. 21-го марта 1836 г. было Высочайше утверждено Положеніе объ учрежденіи Общества, а вслѣдъ затѣмъ было приступлено и къ постройкѣ дороги. Основанія этой первой концессіи во многомъ отличались отъ послѣдующихъ. Первое отличіе состояло въ безсрочности концессіи. Устроенная компаніею дорога оставалась въ ея собственности на неограниченное время; но по истеченіи 10 лѣтъ на томъ же пространствѣ могла быть проведена другая линія инымъ соперничествующимъ предпріятіемъ.

Другая важная особенность состояла въ предоставленіи компаніи права свободно, безъ всякаго ограниченія, установлять плату за проѣздъ и провозъ. Мотивомъ для такого отношенія къ тарифному вопросу выставлялось то обстоятельство, что провозъ по существующему шоссе остается попрежнему свободнымъ, вслѣдствіе чего не можетъ произойти чрезмѣрнаго возвышенія провозной платы. Далѣе компанія обязывалась пріобрѣтать желѣзо у русскихъ заводчиковъ, при томъ, впрочемъ, условіи, если послѣдніе согласятся ставить его не болѣе какъ на 15% дороже цѣнъ, по которымъ могло бы обойтись иностранное желѣзо въ Петербургѣ; если же русскіе заводчики этого условія не примутъ, то компаніи дозволялся безпошлинный привозъ желѣза иностраннаго, съ тѣмъ однако, чтобы ввозимое желѣзо не было обращаемо ни на какую иную надобность. При уничтоженіи по какимъ-либо обстоятельствамъ устроенной уже желѣзной дороги компанія обязывалась выписанное иностранное желѣзо обратно перевезти за границу. Компаніи разрѣшался также безпошлинный ввозъ «паровыхъ экипа-

жей, вагоновъ и прочихъ машинъ нужныхъ для дороги». Заслуживаютъ вниманія постановленія первой русской концессіи объ отчужденіи земель подъ желѣзную дорогу. Компаніи предоставлены были всѣ преимущества казенныхъ работъ, «какъ бы работы производились непосредственно отъ правительства». Земли казенныя и состоявшія во владѣніи казенныхъ крестьянъ уступались компаніи безплатно, причемъ въ послѣднемъ случаѣ правительство принимало на себя обязанность отвести крестьянамъ другія земли и вознаградить ихъ за всѣ убытки, которые будутъ причинены имъ такимъ обмѣномъ. Относительно земель частныхъ лицъ при отсутствіи добровольнаго соглашенія установлено было обязательное отчужденіе по узаконенной оцѣнкѣ; однако, чтобы не задерживать работъ, компаніи дозволено было приступать къ нимъ, не дожидаясь окончанія оцѣнки и лишь внеся въ надлежащее присутственное мѣсто сумму денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобные участки въ окрестностяхъ; по окончаніи же оцѣнки компанія обязывалась доплатить всю ту сумму, какая будетъ слѣдовать по оцѣнкѣ. Капиталъ компаніи опредѣлялся въ 3,000,000 руб. ассигнаціями, но Обществу было предоставлено въ случаѣ надобности увеличить его выпускомъ новыхъ акцій на сумму до 500,000 руб. ассигнаціями.

Мы изложили тѣ ожиданія и разсчеты, какіе имѣлись въ виду при устройствѣ новаго предпріятія, а также тѣ юридическія основанія, на которыхъ оно осуществилось. Посмотримъ, насколько дѣйствительность оправдала надежды. Замѣтимъ прежде всего, что постройка дороги значительно затянулась. Герстнеръ обѣщалъ открыть ее въ томъ же 1836 году и краснорѣчиво расписывалъ въ проспектѣ, что «въ теченіе трехъ мѣсяцевъ съ 1-го октября по 31-е декабря 1836 г. всякъ хоть однажды съѣздитъ въ Царское Село подышать свѣжимъ, здоровымъ воздухомъ, позавтракать, раздѣлить съ другими удовольствіе, или скромнымъ зрителемъ дѣлать наблюденія на счетъ необыкновенной дѣятельности нашего вѣка». Однако этимъ сангвиническимъ ожиданіямъ

не суждено было осуществиться: дорога открылась, да и то въ не вполнѣ оконченномъ видѣ, только черезъ два года, 4-го апрѣля 1838 г. Дорога устроена была въ одинъ путь, ширина пути на ней принята въ 6 футовъ въ отличіе отъ другихъ русскихъ дорогъ, имѣющихъ, какъ извѣстно, колею въ 5 фут. Царскосельская линія въ первоначальномъ видѣ, со включеніемъ Павловскаго вокзала, обошлась въ 1,528,423 рубля, или въ 61,137 р. с. за версту, т.-е. почти на 50% дороже противъ первоначальнаго проекта. За недостаткомъ основного капитала Общество вынуждено было заключать займы какъ у правительства, такъ и у частныхъ лицъ. Во всякомъ случаѣ, впрочемъ, постройка для перваго опыта стоила немного, въ особенности если принять во вниманіе близость столицы и неизбѣжную поэтому дороговизну отчужденій. Что касается до финансовыхъ результатовъ, то они оправдались только отчасти: дорога съ перваго же года стала давать чистый доходъ, но не въ такомъ размѣрѣ, какъ обѣщалъ строитель. Вмѣсто ожидавшихся 521,446 р. ассигнаціями, или 149,000 р. с., въ первый годъ было получено только 90,564 р. с., въ 1839 г.—82,582 р. с., и только на десятомъ году доходъ достигъ предполагавшейся цифры; но зато, разъ дойдя до этого размѣра, онъ почти не спускался ниже его: въ 25 лѣтъ, съ 1840 по 1865 г., чистый доходъ Царскосельской дороги ни разу не былъ ниже 109,000 р. и не поднимался выше 166,000 р. Какъ бы то ни было, такой доходъ доставлялъ отъ 8 до 10% на затраченный капиталъ, что, по тогдашнимъ неизбалованнымъ вкусамъ, считалось очень хорошимъ дивидендомъ. Такой финансовый результатъ зависѣлъ отъ сравнительно скромныхъ издержекъ, которыя, несмотря на исключительно пассажирскій характеръ дороги, держались все время въ умѣренной нормѣ 5—6 тыс. р. на версту и составляли отъ 45 до 65% валового дохода. Въ одномъ отношеніи предположенія Герстнера сразу и вполнѣ оправдались на дѣлѣ: дорога какъ въ первое, такъ и въ послѣдующее время была исключительно пассажирскою. Съ первыхъ же лѣтъ число

пассажировъ достигло ожидавшейся цифры 300 тыс. чел., а затѣмъ стало быстро подниматься и уже къ началу 60-хъ годовъ дошло до 900,000 чел. Въ 1883 г. количество перевезенныхъ пассажировъ составляло 1,143,000 чел.,— «число, которое ставитъ Царскосельскую линію по поверстной цифрѣ пассажировъ на первое мѣсто въ нашей сѣти. Товарное движеніе не играетъ на дорогѣ никакой роли».

Успѣхи, достигнутые Царскосельскою дорогою, имѣли рѣшающее значеніе для послѣдующихъ судебъ русской сѣти рельсовыхъ путей. Въ публикѣ и въ правительственныхъ сферахъ явилась вѣра въ удобоисполнимость желѣзнодорожныхъ проектовъ, которая раньше оспаривалась даже людьми, слывшими за спеціалистовъ. Каждый на собственномъ опытѣ могъ оцѣнить преимущество новаго способа перевозки, равно какъ оцѣнить финансовую выгодность дѣла. Неудивительно поэтому, что съ сороковыхъ годовъ начинаетъ появляться множество плановъ желѣзнодорожныхъ сооруженій, а съ 1843 г. само правительство принимается за постройку первой крупной дороги въ Россіи, отъ Петербурга до Москвы.

Системы желѣзнодорожной постройки и эксплоатаціи.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1874—1885 гг.

I. Частное желѣзнодорожное хозяйство.

1. О государственномъ контролѣ надъ желѣзными дорогами (1874 годъ).—«Московскія Вѣдомости» недавно сообщили весьма важное извѣстіе по отношенію къ судьбамъ русскаго желѣзнодорожнаго дѣла,—именно, что государственный контроль приступилъ къ разработкѣ вопроса о способѣ участія правительственныхъ учрежденій въ повѣркѣ денежныхъ оборотовъ желѣзныхъ дорогъ и о болѣе обезпечивающей интересы казны системѣ отчетности на желѣзныхъ дорогахъ.

До сихъ поръ русскія желѣзныя дороги находились въ полномъ и безконтрольномъ распоряженіи владѣющихъ ими компаній. Государство, въ началѣ принявшее непосредственное участіе въ постройкѣ рельсовыхъ путей, стало потомъ въ сторонѣ отъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и ограничило свою роль исключительно денежными вспомоществованіями нуждающимся компаніямъ.

Приведенное выше предложеніе есть первый шагъ къ вмѣшательству государства въ дѣла компаній. Что государство имѣетъ право на такой шагъ, это не подлежало бы сомнѣнію даже и въ томъ случаѣ, если бы наши дороги были построены исключительно на средства самихъ компаній.

Рельсовые пути получили нынѣ столь существенное значеніе въ народномъ хозяйствѣ, размѣръ ихъ тарифовъ, степень правильности доставки такъ тѣсно связаны съ ходомъ внѣшняго и внутренняго обмѣна, что на государствѣ, въ интересахъ общаго блага, лежитъ обязанность наблюдать за правильностью хода желѣзнодорожнаго хозяйства. Но сюда присоединяется еще то обстоятельство, что строительный капиталъ желѣзныхъ дорогъ слагается нынѣ не столько изъ акцій, сколько изъ облигацій.

Основной капиталъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ къ 1-му января 1874 года, на основаніи оффиціальныхъ данныхъ, состоитъ изъ 521,730,074 р. въ акціяхъ и 985,062,847 р. въ облигаціяхъ. Такъ какъ владѣльцы облигацій не участвуютъ въ управленіи предпріятіемъ, то государство не можетъ оставаться равнодушнымъ къ ихъ интересамъ, ибо на этомъ держится кредитъ всѣхъ будущихъ построекъ. Но въ Россіи сюда присоединяются еще новые и притомъ самые вѣскіе мотивы. Почти всѣ средства на сооруженіе рельсовыхъ путей въ Россіи или доставлены государствомъ, или пріобрѣтены компаніями при его помощи. Изъ свѣдѣній, заключающихся въ недавно вышедшей книжкѣ «Журнала Министерства Путей Сообщенія», видно, что по 1-е января 1874 года въ рукахъ казны находилось желѣзнодорожныхъ акцій на 65,863,318 р. и облигацій на 669,828,004 руб., что составляетъ въ совокупности $48,_8{}^0/_0$ всего строительнаго капитала нашихъ дорогъ, исчисленнаго въ 1,506,792,921 кред. руб. Но сюда нужно присоединить еще долги компаній по гарантіямъ, дошедшіе къ 1-му января текущаго года до суммы 112,135,000 р., ссуды по улучшенію дорогъ и образованію запасныхъ капиталовъ, простиравшіяся до 108,450,000 р., и уплату процентовъ по облигаціямъ, потребовавшую 19,247,000. Прибавивъ образовавшуюся такимъ образомъ сумму въ 239,833,000 р. къ только-что исчисленной стоимости акцій и облигацій, которыя находятся теперь въ рукахъ казны, мы получаемъ громадную цифру въ 909,661,396 р., выражающую собою долгъ нашихъ дорогъ государству. Эта

цифра составляетъ $60,_{37}\%$ всего строительнаго капитала дорогъ. Значитъ, около двухъ третей всѣхъ средствъ, затраченныхъ въ дороги, прямо принадлежитъ государству.

Но не нужно упускать изъ виду, что и остальные 40% капитала, съ немногими исключеніями, пріобрѣтены желѣзнодорожными компаніями при посредствѣ государства. Большая часть нашихъ бумагъ гарантированы правительствомъ, а гарантія есть не что иное какъ перенесеніе центра тяжести кредита желѣзнодорожныхъ предпріятій съ компаніей на государство. Акціи и особенно облигаціи желѣзнодорожныхъ Обществъ расходились въ публикѣ не потому, что она вѣрила учредителямъ, а потому, что за ихъ доходность ручалось государство. Такимъ образомъ, строго говоря, за немногими исключеніями, весь капиталъ желѣзнодорожныхъ Обществъ доставленъ имъ государствомъ, при помощи собственнаго его кредита. Если право собственности на желѣзныя дороги выводить, какъ и слѣдуетъ, изъ факта затраты капитала на ихъ сооруженіе и эксплоатацію, то казна, даже помимо соображеній общегосударственнаго интереса, уже какъ главный собственникъ дорогъ, имѣетъ всѣ основанія вмѣшаться въ ихъ хозяйство.

Нельзя спорить и противъ того, что существуютъ поводы къ такому вмѣшательству. Приплаты казны къ гарантіи растутъ съ каждымъ годомъ. Въ 1872 году правительство приплатило уже 15,280,000 руб. Долги Обществъ накопляются съ каждымъ годомъ, а платежи въ счетъ ихъ почти не поступаютъ. Напримѣръ, Главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, несмотря на то, что въ рукахъ его находятся доходнѣйшія линіи, до сихъ поръ состоитъ должнымъ казнѣ 112,621,728 р.; Орловско-витебская дорога больше 15 милліоновъ и т. д. Казна, какъ кредиторъ дорогъ, должна принять мѣры къ быстротѣ уплаты, подобно тому, какъ къ нимъ прибѣгнулъ бы каждый частный кредиторъ.

Но право государства контролировать хозяйство желѣзныхъ дорогъ, несомнѣнно, представитъ значительныя трудности для осуществленія. Счетоводство и отчетность дорогъ

такъ сложны, что провѣрка ихъ однихъ потребуетъ громадной траты силъ и средствъ. Между тѣмъ одна бумажная провѣрка едва ли можетъ привести къ существеннымъ результатамъ. Контролирующему учрежденію придется входить самому во всѣ подробности дѣйствительнаго хозяйства, придется изслѣдовать, произведены ли въ натурѣ показанные расходы и показаны ли въ отчетѣ дѣйствительно полученные доходы,—задачи не всегда выполнимыя даже для самихъ центральныхъ управленій дорогъ.

Но что главное,—если самостоятельность компаній сохранится, какія средства будутъ въ рукахъ у контроля для того, чтобы устранить замѣченныя злоупотребленія и дать болѣе правильное направленіе хозяйству? Въ примѣненіи къ учрежденіямъ государственнымъ контроль можетъ сдѣлать обязательнымъ сокращеніе извѣстныхъ статей расходовъ, можетъ въ случаѣ надобности потребовать перемѣны личнаго состава, привлечь виновныхъ къ отвѣтственности и пр. Едва ли подобныя мѣры могутъ быть примѣнимы къ самостоятельнымъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ. Едва ли, напримѣръ, контроль будетъ въ силахъ заставить Общество принять болѣе выгодные для него тарифы и сократить вознагражденіе своимъ высшимъ служащимъ, измѣнить способы заготовки матеріаловъ, удалить лицъ, ведущихъ неразсчетливо дѣла компаніи, и пр. Самое большее, что можетъ сдѣлать контроль,—это предупредить прямыя и крупныя злоупотребленія; но въ столь сложномъ дѣлѣ, какъ желѣзнодорожное, не столько вредятъ прямыя злоупотребленія, сколько недостатокъ вниманія, энергіи, разсчетливости, который не можетъ дать законнаго повода къ формальному преслѣдованію. Поэтому, какъ ни желательно водвореніе большей правильности въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, но пока управленіе хозяйствомъ остается въ рукахъ частныхъ компаній, возможность достигнуть этой цѣли путемъ правительственнаго контроля отчетности представляется болѣе чѣмъ сомнительною.

2. Объ оптовыхъ подрядахъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ (1875 годъ).—Въ числѣ обстоятельствъ, отъ которыхъ зависитъ стоимость желѣзныхъ дорогъ для страны, важное мѣсто занимаетъ способъ организаціи работъ при ихъ сооруженіи. Практика выработала для этой организаціи три главныхъ типа. Простѣйшій видъ представляетъ такое устройство, при которомъ акціонерная компанія или государство, владѣющее дорогой, выполняютъ строительныя работы сами, чрезъ собственныхъ служащихъ. Полную противоположность этому пріему составляетъ передача сооруженія цѣлой линіи одному оптовому подрядчику за извѣстную условленную сумму. Владѣльцы дороги освобождаютъ себя при этомъ отъ всѣхъ хлопотъ во время ея сооруженія и ограничиваютъ свое участіе пріемомъ уже выстроенной подрядчикомъ линіи. Третій способъ, стоящій въ срединѣ между двумя указанными, состоитъ въ передачѣ или отдѣльныхъ работъ по постройкѣ,—напримѣръ, устройства полотна, рельсовъ, зданій и пр.,—или же отдѣльныхъ участковъ дороги нѣсколькимъ мелкимъ подрядчикамъ подъ непосредственнымъ контролемъ владѣльцевъ дороги. Всѣ эти три вида организаціи работъ одинаково примѣнялись на дѣлѣ и за границей, и въ Россіи; но въ послѣднее время повсюду распространилась и укрѣпилась система постройки дорогъ чрезъ оптовыхъ подрядчиковъ. Получивъ свое начало въ Англіи, она перешла затѣмъ во Францію и Австрію; большая часть нашей сѣти сооружена также этимъ способомъ.

Система оптовыхъ подрядовъ имѣетъ, повидимому, много выгодныхъ сторонъ. На долю управленія вновь образовавшагося желѣзнодорожнаго предпріятія при ней выпадаетъ, безъ сомнѣнія, меньше заботъ и риска, чѣмъ при какомъ бы то ни было иномъ способѣ организаціи сооруженія: управленію нѣтъ надобности вырабатывать всѣ детали постройки; оно сберегаетъ трудъ мелочнаго контроля и надзора за многочисленными исполнителями работъ. Притомъ, если строитель благонадеженъ и обладаетъ достаточнымъ капиталомъ, то при оптовомъ подрядѣ представляется, повидимому, много

гарантій въ исправномъ выполненіи работъ. Избирая постройку дорогъ своею постоянною спеціальностью, подрядчикъ естественно предполагается владѣющимъ бо́льшимъ техническимъ знаніемъ и опытомъ, нежели лица, случайно попадающія въ управленіе. Кромѣ того, у спеціалиста-строителя обыкновенно находится во всякое время подъ руками пріученный къ дѣлу и испытанный на практикѣ персоналъ техниковъ и мастеровъ, тогда какъ управленіе новой дороги, само принимаясь за постройку, вынуждено со значительною затратой времени и неизбѣжными ошибками набирать служащихъ на короткое время сооруженія. Вотъ обстоятельства, которыя обезпечиваютъ системѣ оптовыхъ подрядовъ широкое примѣненіе при современной акціонерной формѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій.

Но стоитъ нѣсколько ближе всмотрѣться въ дѣло, чтобы убѣдиться, что оптовые подряды выгодны только для строителей, которымъ достаются барыши, да для правленій, освобождающихся при ихъ помощи отъ всякихъ заботъ по постройкѣ. Что же касается до интересовъ самихъ хозяевъ дороги, акціонеровъ, и въ особенности интересовъ цѣлой страны, то распространившійся повсюду способъ постройки дорогъ находится въ очевидномъ съ ними противорѣчіи. Нѣтъ даже надобности обращаться къ фактамъ, чтобы заключить, что система оптовыхъ подрядовъ неизбѣжно должна возвышать стоимость дорогъ. При значительности потребнаго капитала конкурренція со стороны подрядчиковъ никогда не можетъ быть велика, и потому владѣльцамъ дороги волей-неволей придется соглашаться на всѣ требованія, какія ни предъявятъ немногочисленные соискатели. Между тѣмъ, не имѣя возможности разсчитать впередъ съ полною точностью, во что дѣйствительно обойдется сооруженіе, каждый подрядчикъ, чтобы не впасть въ убытокъ и гарантировать себя отъ риска, естественно возьметъ возможно высшую цѣну. Правда, по мѣрѣ расширенія сѣти накопляется и распространяется опытъ, который можетъ дать полезныя указанія при проектированіи каждой новой линіи. Притомъ

въ послѣднее время наше вѣдомство путей сообщенія, чтобы дать точку опоры какъ новообразующимся компаніямъ, такъ и самимъ подрядчикамъ, приняло за правило предварительно составлять для всѣхъ главнѣйшихъ работъ подробныя смѣты и исполнительные проекты. Но при сложности желѣзнодорожныхъ предпріятій, при разнообразіи мѣстныхъ условій, оказывающихъ вліяніе на окончательный результатъ, никакой опытъ другихъ линій, никакой кабинетный проектъ не въ состояніи точно опредѣлить всѣхъ будущихъ расходовъ. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла переполнена случаями, когда смѣтныя исчисленія оказывались далеко ниже дѣйствительныхъ издержекъ. Въ послѣднее время впрочемъ чаще встрѣчаются ошибки противоположнаго свойства. Извѣстно, напримѣръ, какъ высоки оказались смѣтныя исчисленія сравнительно съ дѣйствительною стоимостью работъ и матеріаловъ на Уральской горнозаводской линіи.

Независимо отъ сравнительной дороговизны, система оптовыхъ подрядовъ часто влечетъ за собою худшее качество постройки. Такъ какъ при заключеніи договора нѣтъ возможности вполнѣ точно опредѣлить напередъ всѣ подробности плана и профиля будущей линіи, то подрядчику всегда остается значительный произволъ въ выборѣ того и другого. Естественно, что собственный интересъ заставитъ подрядчика остановиться на болѣе выгодномъ для него самого, а не для будущаго движенія, родѣ постройки. На линіяхъ, сооружаемыхъ подрядчиками, обыкновенно пускаются въ ходъ всѣ облегченія и льготы, какія только могутъ уменьшить къ ихъ выгодѣ затрату капитала. Мало гарантій представляетъ разсматриваемый способъ постройки для удовлетворительнаго выполненія даже точно условленныхъ работъ. Сильный и богатый строитель имѣетъ въ своихъ рукахъ множество средствъ, чтобы вліять на служащихъ въ компаніи и черезъ то избѣгнуть контроля при выполненіи и сдачѣ работъ. Злоупотребленія въ родѣ тѣхъ, какія обнаружились въ извѣстномъ дѣлѣ Вагенера въ Пруссіи и въ нынѣ разсматриваемомъ процессѣ Оффенгейма въ Австріи, возможны

повсюду. Что же касается до пріема новоустроенной дороги правительственными коммиссіями, то обыкновенно пріемъ этотъ дѣлается съ крайнею снисходительностью и притомъ, по самому существу дѣла, не можетъ идти далѣе поверхностнаго осмотра одной наружной стороны работъ.

По всѣмъ представленнымъ соображеніямъ, съ точки зрѣнія общенароднаго интереса должно быть отдано предпочтеніе постройкѣ дорогъ при непосредственномъ участіи самихъ управленій. Темныя стороны оптовыхъ подрядовъ заставляютъ теперь нѣкоторыя изъ новыхъ дорогъ обращаться къ этому, на-время забытому способу организаціи работъ. Такъ, напримѣръ, «С.-Петербургскія Вѣдомости» передаютъ, что на Привислянской дорогѣ всѣ работы распредѣляются по участкамъ, которые будутъ сданы съ торговъ отдѣльнымъ соискателямъ по выбору правленія; рельсы и подвижной составъ предполагается для этой дороги заказать непосредственно заводчикамъ. Нужно думать, что этотъ порядокъ произведетъ значительное сбереженіе въ строительномъ капиталѣ и обезпечитъ болѣе добросовѣстное выполненіе работъ. Частныя ошибки, вѣроятность которыхъ увеличивается при многочисленныхъ мелкихъ подрядахъ, безъ сомнѣнія, съ избыткомъ уравновѣсятся сравнительною экономіей въ подрядной цѣнѣ и строгимъ контролемъ при пріемѣ выполненныхъ работъ.

---

3. О необходимости законодательнаго регулированія условій желѣзнодорожной перевозки (1875 годъ).—Несмотря на обширное и быстрое развитіе сѣти рельсовыхъ путей, Россія до сихъ поръ не имѣетъ спеціальнаго желѣзнодорожнаго законодательства, которое опредѣляло бы отношенія желѣзныхъ дорогъ какъ къ публикѣ, такъ и между собою. Правда, еще въ 1870 году былъ выработанъ правительствомъ проектъ Положенія объ эксплоатаціи паровозныхъ дорогъ; но, несмотря на многократное обсужденіе въ правительственныхъ коммиссіяхъ и на общемъ

съѣздѣ желѣзныхъ дорогъ, онъ до сихъ поръ не получилъ однако же законодательнаго утвержденія. Взаимныя отношенія желѣзныхъ дорогъ нормируются теперь частью уставами и договорами ихъ между собой, частью административными распоряженіями министерства. Что же касается до отношенія желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ, то онѣ, кромѣ общихъ гражданскихъ законовъ, опредѣляются правилами, издаваемыми каждою дорогой, и въ прямомъ сообщеніи— конвенціями и договорами соединившихся дорогъ.

Отношенія, возникающія между желѣзными дорогами и публикой, по ихъ сложности и разнообразію трудно укладываются въ формальныя рамки общаго гражданскаго кодекса. Желѣзной дорогѣ ежедневно приходится совершать тысячи сдѣлокъ и притомъ совершать ихъ, по самымъ техническимъ условіямъ перевозки, съ чрезвычайной быстротой, такъ сказать, на-лету. Понятно, что когда въ полчаса нужно выдать нѣсколько сотенъ пассажирскихъ билетовъ или принять нѣсколько тысячъ пудовъ клади, нѣтъ возможности обставить каждую сдѣлку тѣми формальностями, которыми въ другихъ сферахъ юридической жизни законъ ограждаетъ интересы договаривающихся сторонъ. При невозможности заключить съ каждымъ пользующимся дорогой особый договоръ по необходимости приходится прибѣгнуть къ общимъ правиламъ, разъ навсегда установляющимъ права и обязанности обѣихъ сторонъ. Но какъ скоро такія правила диктуются одной желѣзной дорогой, трудно ожидать въ нихъ полнаго безпристрастія. Желѣзная дорога въ своемъ районѣ пользуется обыкновенно безусловной монополіей перевозки и потому имѣетъ возможность принудить публику подчиниться каждому ея предписанію. Если принять въ соображеніе, что желѣзнымъ дорогамъ ввѣряются безопасность и жизнь цѣлыхъ милліоновъ пассажировъ, что, съ другой стороны, въ ихъ рукахъ находится судьба большей доли имущественнаго обмѣна страны, то нужно удивляться, какимъ образомъ столь существенные интересы обходятся до сихъ поръ безъ законодательнаго регулированія.

Этотъ пробѣлъ въ законѣ, который уже давно чувствуется публикой, въ послѣднее время сознанъ и самими желѣзнодорожными управленіями. Въ нынѣшнемъ году состоялись два важныя судебныя рѣшенія, которыми отрицается юридическая обязательность желѣзнодорожныхъ правилъ, какъ скоро послѣднія идутъ вразрѣзъ съ общими гражданскими законами. Такъ какъ въ то же время гражданскій кодексъ не предусматриваетъ множества связанныхъ съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ отношеній, то и сами управленія дорогъ почувствовали необходимость стать на болѣе твердую почву. Къ предстоящему на-дняхъ общему съѣзду желѣзныхъ дорогъ подготовлены «правила и условія перевозки грузовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, состоящимъ между собою въ прямомъ сообщеніи». Кромѣ того, недавно утверждены министерствомъ путей сообщенія временныя правила перевозки пассажировъ, товаровъ и прочихъ предметовъ по Харьково-николаевской дорогѣ, которыя предположено примѣнить и на прочихъ дорогахъ.

Помѣщаемое ниже извлеченіе изъ правилъ Харьково-николаевской дороги показываетъ, что въ большей части случаевъ они узаконяютъ практику, уже установившуюся на русскихъ дорогахъ; но есть въ нихъ и нѣкоторые новые пункты.

Такъ, въ главѣ о перевозкѣ пассажировъ значительно облегчена денежная отвѣтственность пассажировъ, у которыхъ при контролѣ не окажется билета. По нынѣ дѣйствующему порядку, въ подобныхъ случаяхъ взыскивается двойная плата за все разстояніе отъ мѣста отхода поѣзда до станціи, на которой будетъ обнаружено неимѣніе билета. Такъ, напримѣръ, если въ поѣздѣ, направляющемся изъ Москвы въ Курскъ, будетъ открытъ на послѣдней передъ Курскомъ станціи пассажиръ, не имѣющій билета, то онъ обязанъ заплатить двойную плату отъ Москвы до Курска, хотя бы онъ только-что сѣлъ въ вагонъ. Несправедливость подобнаго постановленія ясна сама собою; билеты контролируются у всѣхъ пассажировъ нѣсколько разъ въ теченіе

пути, и если безбилетный пассажиръ обнаруженъ только передъ самымъ Курскомъ, то это—ясный знакъ, что раньше его не было на поѣздѣ. Всего справедливѣе въ настоящемъ случаѣ было бы требованіе двойной платы отъ той станціи, гдѣ производился послѣдній пересмотръ билетовъ, до той, гдѣ открытъ безбилетный пассажиръ. Но новыя правила еще болѣе облегчаютъ пассажировъ, установляя взысканіе двойной платы только за разстояніе между станціею, съ которой неимѣніе билета открыто, до первой затѣмъ станціи. Далѣе правила допускаютъ, съ дозволенія начальниковъ станціи, перевозку комнатныхъ птицъ и животныхъ (въ томъ числѣ и собакъ) въ общихъ пассажирскихъ вагонахъ, чего прежде обыкновенно не было. Наконецъ, во временныхъ правилахъ мы находимъ подробныя постановленія о порядкѣ дѣйствій въ случаѣ нарушенія благочинія на станціяхъ и въ пути. Выработка такихъ постановленій особенно необходима въ виду постоянно повторяющихся случаевъ безчинства въ вагонахъ желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ преслѣдованіе проступковъ противъ правилъ благочинія обычнымъ судебнымъ порядкомъ крайне рѣдко примѣняется на практикѣ. Пассажиръ лучше согласится перенести всевозможныя обиды отъ своего сосѣда, нежели подвергаться остановкѣ для составленія акта, явкѣ для разбирательства и т. п. Настоящія правила, установляя опредѣленный порядокъ составленія актовъ и дальнѣйшаго направленія дѣла, оставляютъ менѣе простора для случайности и произвола.

Еще важнѣе представляется установленіе опредѣленныхъ правилъ по перевозкѣ грузовъ, которыя нынѣ служатъ неисчерпаемымъ источникомъ взаимныхъ пререканій между товароотправителями и желѣзными дорогами. Какъ ни трудно при крайнемъ разнообразіи самыхъ грузовъ и условій ихъ перевозки придти къ удобопримѣнимымъ для всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ нормамъ, однако продолжительный опытъ эксплоатаціи нашихъ дорогъ, дополненный опытомъ дорогъ заграничныхъ, можетъ дать много точекъ опоры для этой законодательной работы. «Временныя правила» имѣ-

ютъ уже ту хорошую сторону, что они вводятъ извѣстное однообразіе въ условія перевозки и установляютъ опредѣленную отвѣтственность за ихъ нарушеніе. Въ послѣднемъ случаѣ важное преимущество новыхъ правилъ заключается въ томъ, что отвѣтственность желѣзной дороги наступаетъ во всякомъ случаѣ, если она не докажетъ своей невиновности, а не тогда только, когда отправитель будетъ въ состояніи доказать ея вину. Тяжесть доказательства возлагается здѣсь на желѣзную дорогу, а не на отправителя. Конечно, и настоящія правила не свободны отъ неясностей и не всегда ограждаютъ законные интересы публики; но эти недостатки могутъ быть исправлены по дальнѣйшимъ указаніямъ опыта.

Въ иномъ свѣтѣ представляется проектъ «правилъ и условій перевозки грузовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, состоящимъ между собою въ прямомъ товарномъ сообщеніи», подлежащій разсмотрѣнію предстоящаго общаго желѣзнодорожнаго съѣзда. Прежде всего въ немъ нельзя не замѣтить нѣкоторой небрежности составленія, вслѣдствіе которой допущено много неясностей и даже иногда явныхъ недосмотровъ, а что главное,—въ проектѣ повсюду проглядываетъ одностороннее предпочтеніе выгодъ желѣзныхъ дорогъ интересамъ отправителей. Предоставляя себѣ право подвергнуть проектъ правилъ подробному разбору, мы укажемъ въ настоящій разъ только на пункты, особенно рѣзко подтверждающіе высказанное сейчасъ сужденіе. Въ § 5-мъ проекта къ числу предметовъ опасныхъ, которыхъ перевозка производится съ особыми, выходящими изъ ряда вонъ предосторожностями, на-ряду съ порохомъ, фосфоромъ, зажигательными снарядами и пр., отнесены, во-первыхъ, жирныя масла, во-вторыхъ, шерсть, ленъ, пенька, пакля, тряпки и подобные предметы, если они пропитаны жиромъ, и, въ-третьихъ, искусственная шерсть. Странность такого сопоставленія невольно бросается въ глаза. Такъ-называемая грязная шерсть бываетъ всегда пропитана животнымъ жиромъ; слѣдовательно, по проекту, она должна быть перевозима на однихъ основаніяхъ съ порохомъ. Ленъ и пенька,

сколько извѣстно, никогда намѣренно не пропитываются жиромъ; но если бы въ какомъ-либо исключительномъ случаѣ это и оказалось, то ставить ихъ, равно какъ жирныя масла (т.-е. всѣ роды маслъ, кромѣ эфирныхъ) и искусственную шерсть, по условіямъ перевозки на-ряду съ другими опасными веществами представляется несообразнымъ и противнымъ не только интересамъ отправителей, но и самихъ желѣзныхъ дорогъ. Если же опытъ дѣйствительно указываетъ на особую опасность такихъ веществъ, то почему къ нимъ не причислены другія, явно аналогическія по своимъ свойствамъ,—напримѣръ, хлопокъ, пряжа, ткани и пр.?

По § 48-му проекта, получатель обязанъ принять со станціи назначенія кладь малой скорости въ теченіе 48 часовъ съ момента прибытія ея на станцію, причемъ въ случаѣ непринятія подвергается взысканію полежалыхъ денегъ; а между тѣмъ, по § 54-му проекта, для самой желѣзной дороги выдача товаровъ не обязательна раньше какъ черезъ 48 же часовъ по прибытіи товара, такъ что желѣзная дорога, начавъ выдачу не раньше двухъ сутокъ по прибытіи поѣзда, можетъ, на основаніи проекта, потребовать съ каждаго получателя полежалыя деньги. Проектъ повсюду установляетъ строгую отвѣтственность отправителей, между тѣмъ отвѣтственность самихъ желѣзныхъ дорогъ обставляетъ такими условіями и оговорками, которыя даютъ легкую возможность почти всегда уклоняться отъ нея. Такъ, въ § 109-мъ, установивъ общій принципъ, что желѣзныя дороги отвѣчаютъ только за тѣ просрочки въ доставкѣ, которыя произошли отъ дурного распоряженія ихъ служащихъ, проектъ слагаетъ съ дорогъ всякую отвѣтственность, какъ скоро просрочки произошли отъ несчастныхъ случаевъ, равно какъ отъ чрезмѣрнаго накопленія грузовъ, заявленнаго правительственной инспекціи. Но несчастные случаи, какъ извѣстно, часто происходятъ по винѣ самихъ служащихъ на дорогѣ; равнымъ образомъ накопленіе грузовъ на станціяхъ можетъ быть слѣдствіемъ дурного распоряженія со стороны желѣзнодорожнаго управленія. На какомъ же,

спрашивается, основаніи желѣзныя дороги могутъ быть освобождены въ подобныхъ случаяхъ отъ законной отвѣтственности?

Такъ какъ въ прямомъ сообщеніи проходитъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ бо́льшая часть грузовъ, то нельзя не выразить желанія, чтобы предстоящій съѣздъ желѣзныхъ дорогъ съ особою внимательностью разсмотрѣлъ проектированныя правила о перевозкѣ грузовъ и, исправивъ ихъ неясности и недосмотры, передалъ проектъ на обсужденіе представителей торговли и промышленности. Лишь такое совмѣстное обсужденіе всѣми заинтересованными сторонами можетъ гарантировать наше общество, что въ новыхъ правилахъ дѣйствительно будутъ охранены всѣ законные интересы.

---

4. О проектѣ передачи сооруженія новыхъ дорогъ старымъ Обществамъ. — Статья первая (1876 годъ).—Въ петербургскихъ газетахъ идетъ въ послѣднее время много толковъ о предполагаемомъ новомъ способѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ. Извѣстно, что въ послѣдніе годы у насъ было перепробовано нѣсколько различныхъ системъ для желѣзнодорожныхъ концессій. Постройка рельсовыхъ путей то отдавалась оптомъ подрядчикамъ съ торговъ, то передавалась благонадежнѣйшимъ изъ концессіонеровъ безъ конкурренціи, по выбору правительства, то уступалась прямо акціонернымъ Обществамъ, которыя сами должны были избирать строителей. Каждый изъ этихъ порядковъ представилъ на практикѣ различныя неудобства. Уступка концессіонерамъ отдѣляла интересы сооруженія отъ интересовъ послѣдующей эксплоатаціи дороги. Стремясь возможно больше нажить на постройкѣ, концессіонеръ старался затратить въ нее какъ можно меньше, хотя бы допущенныя при этомъ неисправности и облегченія портили все будущее дѣло. Пріемъ выстроенной линіи образующимся впослѣдствіи акціонернымъ Обществомъ не могъ быть страшенъ вліятельному концессіонеру, который всегда имѣлъ въ своихъ рукахъ

средства или помѣстить акціи въ благонадежныя для него руки, или по крайней мѣрѣ выбрать управленіе, соотвѣтствующее его желаніямъ. Эта безконтрольность концессіонеровъ еще болѣе укрѣпилась съ тѣхъ поръ, какъ въ издержкахъ сооруженія рельсовыхъ путей получилъ преобладающее значеніе облигаціонный капиталъ, ибо чѣмъ меньше доля акціонернаго капитала въ данномъ предпріятіи, тѣмъ легче было для концессіонеровъ пріобрѣсти въ немъ господство.

Государство сдѣлало было попытку соединить интересы компаній, эксплоатирующихъ дорогу, и строителей и въ этихъ видахъ хотѣло предварительно составлять акціонерныя Общества и затѣмъ поручать имъ выборъ подрядчика; но оказалось, что и при такомъ способѣ въ концѣ-концовъ дорога попадаетъ въ руки тѣхъ же концессіонеровъ и на тѣхъ же условіяхъ, лишь съ нѣсколько бо́льшими затрудненіями и расходами. Теперь, какъ слышно, хотятъ вовсе обойтись безъ новыхъ концессіонеровъ, именно предполагаютъ передать сооруженіе новыхъ линій уже существующимъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ. Этотъ слухъ подтверждается нѣсколькими фактами.

Въ комитетъ министровъ внесено, по словамъ «Вѣстника Желѣзныхъ Дорогъ», представленіе объ отдачѣ Обществу Грязе-царицынской желѣзной дороги сооруженія и эксплоатаціи Баскунчакской солевозной желѣзной дороги и перваго участка Донецкой каменноугольной, отъ Волго-донской линіи до станціи Звѣрево на Козлово-воронежско-ростовской. Говорятъ, что Общество Поти-тифлисской дороги получаетъ перестройку Тифлисско-бакинской линіи; Общество Лодзинской дороги — Ивангородско-домбровскую линію. Такимъ образомъ, опытъ новой системы будетъ произведенъ сразу въ обширныхъ размѣрахъ и въ разныхъ мѣстностяхъ нашей страны. Но спрашивается, возможно ли ожидать отъ него улучшеній въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ?

Выгоды отдачи новыхъ линій въ руки прежнихъ Обществъ сводятся прежде всего къ выгодамъ сліянія нѣсколькихъ

желѣзнодорожныхъ предпріятій въ одномъ общемъ управленіи. Дѣйствительно, есть нѣкоторыя издержки, каковы, напримѣръ, расходы на центральное управленіе, которыя ложатся на перевозимые грузы тѣмъ меньшей долей, чѣмъ обширнѣе линія или сѣть, соединенная въ однѣхъ рукахъ. Съ другой стороны, нѣсколько разнодоходныхъ дорогъ, будучи эксплоатируемы какъ одно цѣлое, взаимно застраховываютъ одна другую; убытки одной линіи или участка уравновѣшиваются прибылями другихъ. Кромѣ того, если постройка дороги отдается старому благонадежному Обществу, то это послѣднее, опираясь на свой уже установившійся кредитъ, легче и на болѣе выгодныхъ условіяхъ можетъ отыскать потребный капиталъ. Къ этимъ общимъ соображеніямъ присоединяется у насъ еще особый разсчетъ. Думаютъ, что при новой системѣ возможно будетъ строить желѣзныя дороги исключительно на облигаціонный капиталъ и тѣмъ избѣжать выпуска акцій, которыми нашъ фондовый рынокъ въ послѣднее время черезчуръ загроможденъ.

Нетрудно однако убѣдиться, что сліяніе разнодоходныхъ линій далеко не во всѣхъ случаяхъ можетъ сопровождаться указанными результатами. Сомнительно прежде всего, чтобы этимъ путемъ могла получиться у насъ какая бы то ни было экономія при постройкѣ дорогъ. Извѣстно, что въ послѣднее время желѣзныя дороги сооружаются главнымъ образомъ на облигаціонные капиталы, которые теперь добываются у насъ самимъ государствомъ путемъ консолидированныхъ государственныхъ займовъ; значитъ, въ условія реализаціи капиталовъ предполагаемый порядокъ не внесетъ ничего новаго. Мало надежды и на то, чтобы этимъ путемъ улучшились свойства самой постройки. Система оптовыхъ подрядовъ пустила столь крѣпкіе корни въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, что къ ней, конечно, прибѣгнутъ и существующія уже компаніи, какъ скоро имъ придется сооружать новыя линіи; что же касается до контроля надъ подрядами, то съ этой стороны старыя акціонерныя Общества такъ же безсильны, какъ и новыя: это зло лежитъ не въ случайномъ

условіи большей или меньшей долговременности существованія компаній, а въ самомъ существѣ акціонерныхъ Обществъ, которыхъ составъ можетъ мѣняться ежедневно и потому подбираться искусственно. Мы не думаемъ также, чтобы присоединеніе новыхъ линій къ старымъ было всегда благопріятно для эксплоатаціи. Старыя дороги могутъ быть иногда слишкомъ малы, иногда слишкомъ велики для того, чтобы передача имъ новыхъ участковъ способна была замѣтно сократить издержки центральнаго управленія. Такъ, напримѣръ, Лодзинской дорогѣ съ 26-тиверстнымъ протяженіемъ, чтобы управлять новой упомянутой выше дорогой въ 430 верстъ, придется, конечно, увеличить свой личный составъ почти на столько же, сколько потребовалось бы его для самостоятельнаго Общества.

Такимъ образомъ, выгоды новаго способа по меньшей мѣрѣ сомнительны, но зато онъ грозитъ вызвать нѣкоторыя несомнѣнныя затрудненія. Для желѣзнодорожныхъ Обществъ, у которыхъ дѣла идутъ успѣшно и солидно, нѣтъ разсчета браться за новыя линіи, какъ скоро эти послѣднія не составляютъ для нихъ конкуррирующихъ путей или не служатъ питательными вѣтвями. Новая дорога, конечно, будетъ давать, по крайней мѣрѣ на первое время, меньшій доходъ, нежели линія съ уже установившимся движеніемъ, поэтому присоединеніе ея къ старой дорогѣ составляетъ для акціонеровъ послѣдней прямой убытокъ: прибыли старой дороги пойдутъ на покрытіе дефицитовъ новой. А если такъ, то о сліяніи съ новыми линіями будутъ ходатайствовать или тѣ изъ существующихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, которыя разсчитываютъ поправить такимъ путемъ свои разстроенныя дѣла, или тѣ, которыя находятся подъ сильнымъ вліяніемъ концессіонеровъ, ожидающихъ наживы отъ новыхъ построекъ. Но отъ компаніи, не сумѣвшей успѣшно повести одно дѣло, трудно ожидать исправности въ другомъ. Въ особенности же опасно участіе такихъ компаній, которыя уже находятся подъ властью концессіонеровъ. При осуществленіи новаго способа добившимся господства концессіо-

нерамъ представится полная монополія. Въ настоящее время существуетъ по крайней мѣрѣ хоть нѣкоторое соперничество между строителями, которое побуждаетъ ихъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ къ различнымъ уступкамъ. При новомъ способѣ концессіонеръ старой линіи получитъ исключительное право на постройку примыкающаго къ ней новаго рельсоваго пути,—право, котораго у него никто не можетъ оспорить. Такимъ образомъ, разъ сложившійся составъ строителей пріобрѣтетъ характеръ замкнутаго кружка, который будетъ распоряжаться сѣтью безъ всякой помѣхи. Мы даже думаемъ, что примѣненіе проектированнаго способа не останется безъ послѣдствій и для тѣхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, которымъ теперь, повидимому, нѣтъ интереса стремиться къ захвату новыхъ линій. А лицу, желающему нажиться отъ постройки, остается теперь одинъ исходъ — добиваться вліянія въ существующихъ уже Обществахъ. Мало-мальски заманчивый проектъ сдѣлаетъ компанію ареною борьбы нѣсколькихъ соискателей.

Такимъ образомъ, новый способъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, обѣщая весьма сомнительныя выгоды, угрожаетъ открыть новое обширное поле для акціонерныхъ интригъ и для биржевой игры, для предупрежденія которыхъ онъ между тѣмъ, повидимому, и придуманъ.

---

5. О проектѣ передачи сооруженія новыхъ дорогъ старымъ Обществамъ.—Статья вторая (1876 годъ).—Послѣ многочисленныхъ перемѣнъ въ системѣ желѣзнодорожныхъ концессій правительство рѣшилось испытать новый способъ сооруженія рельсовыхъ путей, состоящій въ передачѣ постройки вновь проектированныхъ линій существующимъ уже желѣзнодорожнымъ компаніямъ. Мы уже имѣли случай говорить, какъ вообще мало вѣрится въ успѣшность этого опыта; но какъ бы то ни было, его результаты существенно зависятъ отъ того, на какихъ условіяхъ совершится передача новыхъ линій старымъ Обще-

ствамъ. Присоединеніе всѣхъ строящихся дорогъ къ прежнимъ можетъ осуществиться въ двухъ главныхъ формахъ. Во-первыхъ, новое предпріятіе можетъ быть вполнѣ слито со старымъ, составить съ нимъ одно цѣлое съ общими прибылями и убытками. Во-вторыхъ, оба предпріятія могутъ находиться подъ общимъ управленіемъ, но быть раздѣлены въ отношеніи прибылей и убытковъ. При господствующемъ у насъ порядкѣ правительственныхъ гарантій на желѣзнодорожные капиталы различіе этихъ двухъ формъ заключается главнымъ образомъ въ томъ, будетъ ли доплата гарантій вычисляться по доходу одной новой дороги, или же казна приметъ на себя доплату гарантированныхъ процентовъ по линіи только въ такомъ случаѣ, если для покрытія ихъ не достанетъ чистаго дохода старой. Положимъ, напримѣръ, Общество Поти-тифлисской дороги получитъ въ свои руки Тифлисско-бакинскую линію, о чемъ оно, какъ извѣстно, ходатайствуетъ. При системѣ раздѣльности предпріятій казнѣ придется выплачивать гарантіи всякій разъ, какъ только чистый доходъ Тифлисско-бакинскаго участка не будетъ достигать условленной высоты, хотя бы при этомъ Поти-тифлисская линія давала значительную прибыль. При системѣ же полнаго сліянія на уплату гарантированныхъ процентовъ по Тифлисско-бакинскому участку пойдетъ прежде всего прибыль Поти-тифлисской линіи, и лишь въ томъ случаѣ, если ея будетъ недостаточно, послѣдуетъ доплата со стороны казны.

Въ исторіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ есть примѣры того и другого рода соединенія предпріятій. Въ примѣръ полнаго слитія можно привести отношенія Ярославско-вологодской дороги къ Московско-ярославской. Капиталъ для сооруженія Ярославско-вологодской линіи образовался чрезъ выпускъ гарантированныхъ облигацій, которыя правительство оставило за собою. Проценты и погашеніе по этимъ облигаціямъ отчисляются изъ чистаго дохода, получаемаго Обществомъ со всей дороги отъ Москвы до Вологды. Если бы чистаго дохода Общества оказалось недостаточно для уплаты про-

центовъ по облигаціямъ, то недоплаченная сумма засчитывается какъ долгъ Общества правительству и возмѣщается изъ ближайшихъ прибылей Общества. Такимъ образомъ, Общество Московско-ярославской дороги отвѣтствуетъ за убытки и пользуется прибылями по Вологодскому участку точно такъ же, какъ и по своей первоначальной линіи. Въ противоположность этому, какъ примѣръ раздѣльности предпріятій при соединеніи подъ общимъ управленіемъ, можетъ служить Одесская желѣзная дорога послѣ передачи ея въ руки Русскаго Общества пароходства и торговли. Въ концессіи на Одесскую дорогу прямо выражено, что «предпріятіе Общества по желѣзной дорогѣ есть предметъ отдѣльный отъ операцій по пароходству и торговлѣ». Счеты доходамъ и расходамъ Одесской дороги ведутся Обществомъ отдѣльно отъ счетовъ по пароходству и торговлѣ; распредѣленіе чистой прибыли каждаго изъ этихъ двухъ предпріятій производится отдѣльно. Предпріятіе Общества по пароходству нисколько не участвуетъ въ уплатѣ процентовъ по акціямъ и облигаціямъ Одесской дороги, но зато и не пользуется прибылью отъ послѣдней. Неизвѣстно, которая изъ двухъ разсмотрѣнныхъ формъ будетъ принята за правило при примѣненіи новаго опыта выдачи концессій, а потому остается открытымъ вопросъ о сравнительныхъ достоинствахъ той и другой.

Существующія компаніи, добиваясь взять въ свои руки сооруженіе новыхъ примыкающихъ къ нимъ линій, въ большей части случаевъ будутъ, конечно, настаивать на системѣ раздѣльности предпріятій по отношенію къ риску. Желѣзнодорожнымъ Обществамъ съ разстроенными дѣлами, быть можетъ, и выгодно будетъ искать полнаго слитія съ новою линіей, въ надеждѣ этимъ путемъ какъ-нибудь поправить свое финансовое положеніе, но мало-мальски солидная компанія всегда предпочтетъ удовлетвориться барышами отъ постройки новой линіи, прибавкой дохода отъ добавочнаго движенія, обѣщаемою послѣдней, и, наконецъ, нѣкоторымъ сокращеніемъ расходовъ, получаемымъ отъ соединенія,

нежели, гоняясь за лишнимъ барышомъ, подвергать себя риску въ случаѣ малодоходности новой дороги. При раздѣльности предпріятій владѣльцы дороги, дающей хорошій дивидендъ, могутъ только выиграть, но ни въ какомъ случаѣ проиграть не могутъ, и потому простой разсчетъ заставитъ ихъ хлопотать именно о такой формѣ соединенія. Но дѣло представляется въ иномъ свѣтѣ, если мы взглянемъ на него съ точки зрѣнія интересовъ цѣлой страны.

Какъ скоро старое Общество не несетъ никакого риска по сооруженію и эксплоатаціи, то ему есть прямой разсчетъ приниматься за постройку какой угодно примыкающей къ нему дороги, какъ бы послѣдняя ни была сама по себѣ малодоходна. Что за дѣло акціонерамъ, если новая линія принесетъ убытки, когда эти убытки падаютъ не на нихъ, а на казну; ихъ дивидендъ увеличится во всякомъ случаѣ, ибо даже самая ничтожная изъ примыкающихъ линій, и та всегда передастъ сколько-нибудь грузовъ на главную дорогу. Дѣлая такимъ образомъ присоединеніе какихъ бы то ни было новыхъ линій несомнѣнно выгоднымъ для старыхъ Обществъ, система раздѣльности дастъ сильнѣйшій толчокъ къ сооруженію убыточныхъ дорогъ. Хотя въ волѣ правительства не разрѣшить малообѣщающихъ линій, но при томъ вліяніи, которымъ пользуются сильныя желѣзнодорожныя Общества, государству будетъ трудно держать себя настороже отъ ихъ происковъ. Далѣе, такъ какъ будущая доходность новой дороги для стараго Общества безразлична, а между тѣмъ барышъ отъ постройки нераздѣльно поступаетъ въ его пользу,—въ цѣломъ ли составѣ акціонеровъ, или въ лицѣ болѣе вліятельныхъ членовъ компаніи,—то при раздѣльности предпріятій не только не существуетъ никакихъ мотивовъ къ солидному и экономному сооруженію новой линіи, но, напротивъ, есть прямой разсчетъ оцѣнить новую дорогу возможно выше, а истратить на нее возможно меньше. Наконецъ,—что всего важнѣе,—при системѣ раздѣльности предпріятій новыя дороги всегда будутъ играть служебную роль при главной. Пользуясь правомъ экспло-

атировать новую линію по своему усмотрѣнію, а между тѣмъ, не неся никакой имущественной отвѣтственности за убыточность эксплоатаціи, управленіе стараго Общества естественно поставитъ первымъ своимъ интересомъ увеличеніе доходовъ главной линіи при помощи новой, хотя бы даже въ ущербъ послѣдней. Оно постарается такъ устроить тарифы и такъ приноровить движеніе, чтобы возможно бо́льшая доля грузовъ приливала именно къ главной линіи, хотя бы для присоединенной дороги было выгодно слѣдованіе грузовъ въ иномъ направленіи. Наглядный примѣръ подобной постройки представляетъ Одесская желѣзная дорога въ рукахъ Русскаго Общества пароходства и торговли. Въ извѣстной запискѣ одесскаго Комитета торговли и мануфактуръ было доказано, что многіе тарифы Одесской желѣзной дороги установлены именно въ интересахъ пароходства. Управленіе не стѣсняется тормазить движеніе по желѣзной дорогѣ, если только черезъ это получится лишній заработокъ для пароходовъ.

Такимъ образомъ, соединеніе новыхъ линій со старыми по системѣ раздѣльности риска грозитъ нашему желѣзнодорожному дѣлу бо́льшими опасностями, нежели какая бы то ни было изъ испытанныхъ доселѣ концессіонныхъ формъ, ибо какъ ни многочисленны были до сихъ поръ разныя уловки при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, но разъ акціонеры получили въ свои руки построенную дорогу, прямой интересъ заставляетъ добиваться возможно бо́льшаго дохода именно съ этого предпріятія, а не съ какого-либо иного. Поэтому, если уже рѣшено строить новыя дороги при помощи прежнихъ Обществъ, то съ общенародной точки зрѣнія остается единственно возможной система полнаго сліянія предпріятій. Отвѣтствуя за убытки новой линіи, желѣзнодорожная коммиссія, безъ сомнѣнія, возьмется за нее только въ такомъ случаѣ, когда дорога обнимаетъ значительное движеніе, и затѣмъ постарается построить и эксплоатировать ее такъ, чтобы избѣжать доплаты изъ собственныхъ прибылей. Конечно, этотъ способъ не гаран-

тируетъ отъ разныхъ строительскихъ ухищреній; но важно то, что они могутъ входить въ разсчеты большинства акціонеровъ.

Полное сліяніе есть система, гораздо болѣе удовлетворяющая требованіямъ справедливости, нежели какая бы то ни было иная изъ формъ концессій, ибо при ней несутъ рискъ отъ новаго дѣла тѣ именно лица, которымъ оно приноситъ прибыль. Дѣло въ томъ, что какъ скоро сооружены главныя линіи страны, вновь присоединенныя къ нимъ дороги приносятъ доходъ не столько себѣ, сколько старымъ линіямъ, такъ какъ ихъ грузы по необходимости переходятъ на пути, проложенные раньше. Пояснимъ это положеніе конкретнымъ примѣромъ. Ряжско-моршанская дорога есть, какъ извѣстно, сама по себѣ предпріятіе малодоходное. Въ 1874 г. чистый доходъ этой дороги равнялся всего 15 тыс. руб., т.-е. составлялъ менѣе $^1/_4\%$ на капиталъ Общества; ею перевезено всего 11 милл. пуд. грузовъ и выручено за нихъ 392 тыс. руб. Но въ то же время значительнѣйшая доля грузовъ Ряжско-моршанской дороги (именно $9^1/_2$ милл. пудовъ изъ 11) поступила на Рязанско-козловскую дорогу, которою, въ свою очередь, была передана на Московско-рязанскую, а этой послѣдней на Николаевскую. Выручка Рязанско-козловской дороги за грузы, переданные ей съ Ряжско-моршанской, составляла въ 1874 г. 371 тыс. руб.; около этой же суммы выручила отъ ряжско-моршанскихъ грузовъ и Московско-рязанская дорога. Такимъ образомъ, оказывается, что Рязанско-козловская и Московско-рязанская дороги получили отъ перевозки ряжско-моршанскихъ грузовъ вдвое больше противъ того, что досталось самой Ряжско-моршанской дорогѣ, а между тѣмъ двѣ упомянутыя линіи, получая доходъ отъ моршанскихъ грузовъ, сами не принимаютъ никакого участія въ покрытіи дефицита на ея эксплоатацію. Будь эти предпріятія соединены по системѣ полнаго сліянія, часть добавочнаго дохода, полученнаго Рязанско-козловской и Московско-рязанской дорогами отъ моршанскихъ грузовъ, вполнѣ справедливо пошла бы въ

уплату по акціямъ и облигаціямъ Моршанской дороги, причемъ казна освободилась бы отъ ежегодныхъ приплатъ по гарантіи.

Могутъ возразить, что система полнаго слитія, возлагая на старыя Общества весь рискъ по сооруженнымъ вновь линіямъ, заставитъ ихъ избѣгать новыхъ дорогъ и тѣмъ остановитъ развитіе нашей сѣти. Но, во-первыхъ, мы такъ много настроили въ послѣдніе годы рельсовыхъ путей, что не будетъ особенной бѣды для страны, если она на нѣкоторое время откажется отъ линій сомнительной доходности. Что же касается до дорогъ сколько-нибудь выгодныхъ, то разсматриваемая система можетъ вызвать ихъ къ жизни даже скорѣе, нежели какой бы то ни былъ другой способъ концессіи. Самостоятельное Общество для новой линіи можетъ разумнымъ образомъ возникнуть только въ томъ случаѣ, если вѣроятный доходъ съ нея хоть на нѣсколько долей процента превышаетъ размѣръ обычнаго платежа по облигаціямъ. Старое же Общество можетъ иногда съ выгодой приняться за сооруженіе линіи даже въ томъ случаѣ, если она сама по себѣ обѣщаетъ дефицитъ, ибо, кромѣ доходовъ самой новой линіи, компанія будетъ еще имѣть въ виду прибавку грузовъ на прежней дорогѣ: какъ скоро приращеніе дохода старой дороги, ожидаемое отъ движенія грузовъ, переходящихъ съ проектированной линіи, настолько значительно, что въ соединеніи съ собственнымъ доходомъ новой линіи обѣщаетъ принести обычный процентъ платежа по облигаціямъ,—желѣзнодорожной компаніи есть прямой разсчетъ взять на себя сооруженіе новой линіи. Если бы, напримѣръ, Ряжско-моршанской дороги до сихъ поръ не существовало, то Общества Московско-рязанской и Рязанско-козловской дороги имѣли бы полную возможность, нисколько не обременяя себя, взяться за ея постройку, тогда какъ въ рукахъ отдѣльнаго самостоятельнаго Общества эта линія не могла бы существовать безъ ежегодной помощи казны. Дѣйствительно, доходовъ Ряжско-моршанской дороги достаетъ на покрытіе расходовъ эксплоатаціи. Оставалось

бы выплатить гарантированные $5^1/_2{}^0/_0$ на строительный капиталъ Ряжско-моршанской дороги, на что требуется около 360 тыс. руб. Но мы уже видѣли, что Московско-рязанская и Рязанско-козловская дороги получили отъ моршанскихъ грузовъ въ 1874 году около 750 тыс. руб. валового дохода. Такъ какъ расходы эксплоатаціи поглотили въ томъ году на Рязанско-козловской дорогѣ $47^0/_0$, а на Московско-рязанской $40^0/_0$, то, значитъ, чистый доходъ отъ моршанскихъ грузовъ по обѣимъ линіямъ доходитъ до 400 тыс. руб. Такимъ образомъ, даже при теперешнихъ размѣрахъ движенія у двухъ помянутыхъ Обществъ, за покрытіемъ процентовъ на капиталъ Ряжско-моршанской дороги, остался бы еще чистый излишекъ тысячъ въ 40 рублей,—излишекъ, правда, небольшой, но могущій значительно возрасти при первой прибавкѣ моршанскихъ грузовъ.

---

6. О сліяніи Одесской дороги съ Кіево-брестскою и Бресто-граевскою (1878 годъ).—Наше желѣзнодорожное дѣло готово въ скоромъ времени ознаменоваться событіемъ, которому предстоитъ, быть можетъ, явиться поворотнымъ пунктомъ въ его исторіи. Мы говоримъ о предстоящемъ сліяніи трехъ желѣзныхъ дорогъ,—Одесской, Кіево-брестской и Бресто-граевской,—въ одно крупное предпріятіе подъ названіемъ «Общества русскихъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ». Чтобы оцѣнить все значеніе этого факта, стоитъ обратиться къ аналогическимъ примѣрамъ западно-европейскаго опыта.

Извѣстно, что въ бо́льшей части европейскихъ странъ до недавняго времени начало взаимнаго соперничества считалось столь же примѣнимымъ къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, какъ и къ другимъ отраслямъ народнаго хозяйства. Вѣра въ возможность путемъ конкурренціи между желѣзными дорогами обезпечить для публики и дешевую провозную плату, и быстроту, и аккуратность доставки служила оправданіемъ какъ для постройки иногда мало по-

лезныхъ соперничествующихъ линій, такъ въ особенности для передачи въ руки частныхъ компаній безконтрольнаго распоряженія перевозкой. Конкурренція во многихъ случаяхъ дѣйствительно не замедлила появиться, но только она почти повсюду привела къ одному, отнюдь не ожидавшемуся въ началѣ исходу. Какъ только борьба начинала становиться мало-мальски упорной и чувствительной для ихъ интересовъ, немедленно являлись въ разныхъ видахъ соглашенія между желѣзнодорожными компаніями, прекращавшія соперничество. Враждовавшія дотолѣ предпріятія или условливались объ общихъ тарифахъ, или вовсе сливались въ одно цѣлое. Такимъ путемъ въ Англіи изъ громаднаго количества мелкихъ дорогъ составилось въ настоящее время, путемъ сліяній, семь крупныхъ компаній, которыя владѣютъ полною монополіей перевозки. Во Франціи уже давно вся обширная сѣть страны подѣлена между шестью Обществами. Въ Австріи начинавшееся соперничество прекращено путемъ особыхъ соглашеній между дорогами. Такимъ образомъ, опытъ повсюду доказалъ невѣрность раньше допускавшагося смѣло предположенія о возможности прочной конкурренціи между рельсовыми путями и вызвалъ рѣзкій поворотъ желѣзнодорожной политики въ смыслѣ расширенія вліянія государства, обнаружившійся одновременно въ Англіи, Германіи, Италіи, Австріи и Франціи. Одна Россія составляла до сихъ поръ исключеніе изъ общаго правила. Въ послѣдніе годы, съ расширеніемъ желѣзнодорожной сѣти, у насъ на разныхъ пунктахъ страны обнаружилось сильное соперничество дорогъ между собою. Линіи, примыкающія къ Волгѣ, стремятся пониженіемъ тарифовъ отбить одна у другой разные грузы. Дороги, ведущія къ Ригѣ, борются съ линіями, направляющимися къ прусскимъ портамъ. Рельсовые пути, ведущіе къ портамъ Балтійскаго и Чернаго морей, соперничаютъ одинъ съ другимъ за грузы изъ внутренности страны. Однако же до сихъ поръ у насъ не было еще ни одного случая сліянія желѣзнодорожныхъ Обществъ, вызваннаго конкурренціей. Правда, не очень давно Ландварово-ромен-

ская дорога соединилась подъ однимъ управленіемъ съ Либавской, но эти двѣ линіи никогда не были конкуррентными, и потому сліяніе вызывалось здѣсь совершенно иными мотивами. Образованіе одного громаднаго Общества изъ трехъ названныхъ выше линій представляетъ, такимъ образомъ, въ нашемъ отечествѣ первый примѣръ сліянія нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ компаній въ западно-европейскомъ смыслѣ.

Нельзя не замѣтить, что первый опытъ соединенія желѣзнодорожныхъ предпріятій наше отечество продѣлываетъ въ очень грандіозномъ видѣ. Новое Общество будетъ владѣть сѣтью въ 2,031 версту, а по предполагаемомъ присоединеніи Бендеро-галацкой дороги—почти въ 2,300 верстъ. Оно явится самою крупною изъ всѣхъ русскихъ желѣзнодорожныхъ компаній, такъ какъ Главному Обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ принадлежитъ лишь 2,221 верста. По характеру дорогъ новое слитіе несравненно важнѣе, нежели совершившееся нѣкогда соединеніе нѣсколькихъ линій въ рукахъ Главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ. Главное Общество владѣетъ, какъ извѣстно, дорогами Петербурго-варшавской, Николаевской и Московско-нижегородской, которыя, прорѣзывая совершенно различные районы, не являются ни соперницами, ни пособницами одна другой. Объединеніе этихъ линій въ одномъ предпріятіи имѣетъ лишь финансовое значеніе и не оказываетъ никакого вліянія на эксплоатаціонную политику. Не то мы видимъ на югѣ. Одесская и Кіево-брестская дороги начинаютъ получать крупную долю своихъ грузовъ въ одномъ и томъ же районѣ, — именно въ предѣлахъ плодороднѣйшихъ губерній Юго-западнаго края: Кіевской, Подольской и Волынской. Для произведеній этого края существуютъ четыре пути за границу: на югъ—къ Одессѣ, на западъ—къ Волочиску, на сѣверо-западъ—къ Радзивилову и на сѣверъ, чрезъ Брестограевскую дорогу,—къ Кёнигсбергу. Такъ какъ до сихъ поръ лишь первые два пути принадлежали одному Обществу, а изъ послѣднихъ каждый находился въ рукахъ

особаго предпріятія, то изъ-за грузовъ указанныхъ губерній происходила жестокая борьба между компаніями. Пользуясь большею высотой кёнигсбергскихъ цѣнъ, Кіево-брестская дорога успѣла отбить у Одесской десятки милліоновъ пудовъ грузовъ, которые прежде направлялись на югъ, а затѣмъ пошли къ сѣверу. Одесская дорога, имѣвшая въ 1873 году 43 милл. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, въ 1875 г. перевезла ихъ всего 19 милл. пудовъ. Но эта побѣда не дешево досталась Кіево-брестской дорогѣ; ея орудіемъ было пониженіе тарифовъ. Какъ значительны были эти пониженія, видно изъ того, что средняя провозная плата Кіево-брестской дороги, составлявшая въ 1874 году $^1/_{28}$ коп., спустилась въ 1875 г. до $^1/_{39}$ коп. съ пуда и версты товаровъ. Понятно, что соперничество Кіево-брестской дороги заставляло и Одесскую уменьшать провозную плату. Такимъ образомъ, отправители получали явный выигрышъ отъ существованія нѣсколькихъ конкуррирующихъ предпріятій. Предполагаемое слитіе положитъ конецъ соперничеству и сдѣлаетъ новое Общество полновластнымъ и неограниченнымъ распорядителемъ всѣхъ путей, соединяющихъ Юго-западный край съ заграничными рынками. Трудно допустить, чтобы вновь создаваемое предпріятіе не воспользовалось выгодами своего монопольнаго положенія и, во-первыхъ, не повысило нѣкоторыхъ тарифовъ, а что главное,—не стало бы, по извѣстному примѣру англійскихъ крупныхъ компаній, искусственно направлять грузы къ болѣе длиннымъ путямъ, чтобы взять съ отправителей большую плату за провозъ. Во всякомъ случаѣ, предполагаемое сліяніе обѣщаетъ Юго-западному краю никакъ не пользу, а одинъ ущербъ.

Но, быть можетъ, убытокъ, происходящій для края, возмѣстится увеличеніемъ выгодъ казны, которая, какъ извѣстно, является крупною участницей въ каждомъ изъ трехъ сливающихся предпріятій. Можно предположить, что сліяніе вызвано военными потребностями, такъ какъ сосредоточеніе въ однѣхъ рукахъ всѣхъ путей на нашей юго-западной границѣ можетъ облегчить распоряженіе ими въ періодъ

войны. Мы не беремся высказаться ни за, ни противъ подобнаго предположенія; но если остановить вниманіе лишь на финансовой сторонѣ дѣла, то для казны изъ сліянія дорогъ не выйдетъ, повидимому, ничего, кромѣ потерь. По дорогамъ Одесской и Кіево-брестской всѣ облигаціи, составляющія въ совокупности около трехъ четвертей основного капитала, принадлежатъ правительству; сверхъ того оно же владѣетъ половиной акцій на Одесской и третью акцій на Кіево-брестской дорогѣ. Наконецъ, по Брестограевской дорогѣ въ рукахъ правительства находится около трети облигацій. Остальная затѣмъ сравнительно небольшая часть основного капитала находится въ рукахъ частныхъ лицъ и не пользуется правительственною гарантіей. Такимъ образомъ, расходы правительства на три указанныя дороги до сихъ поръ ограничивались прибавкой недостающихъ суммъ на оплату процентовъ по облигаціямъ. Такъ какъ на каждой изъ трехъ дорогъ до послѣдняго времени чистый доходъ имѣлъ лишь весьма незначительный размѣръ, то правительству ежегодно приходилось приплачивать по облигаціямъ довольно крупныя суммы, но зато этимъ и ограничивались его пожертвованія. Между тѣмъ, согласно выработаннымъ условіямъ сліянія, теперь предполагается гарантировать чистый доходъ въ 5% на весь акціонерный капиталъ новаго Общества и сверхъ того $^1/_8$% на погашеніе акцій. Такъ какъ капиталъ новаго Общества исчисляется въ 49,967,000 кредитн. рублей, то размѣръ ежегодной гарантіи будетъ простираться до 2,560,808 руб. Въ размѣрѣ суммы, падающей на бумаги частныхъ акціонеровъ, эта гарантія является новымъ добавочнымъ пожертвованіемъ со стороны правительства въ пользу сливающихся компаній,—пожертвованіемъ, которое тѣмъ тягостнѣе для страны, что ему долгое время не предвидится конца. Если сливающіяся дороги не въ состояніи теперь и въ ближайшемъ будущемъ оплачивать однихъ процентовъ по облигаціямъ, то сколько же потребуется времени, чтобы онѣ кромѣ того оказались способными безъ пособія правительства доставлять 5-типроцентный до-

ходъ акціонерамъ? Можно навѣрное сказать, что дарованіе новой гарантіи лѣтъ на пять, если не на десять, отсрочитъ конецъ приплатъ со стороны казны. Правда, соединеніе нѣсколькихъ отдѣльныхъ предпріятій въ однѣхъ рукахъ можетъ обѣщать нѣкоторое сокращеніе въ расходахъ эксплоатаціи, — въ особенности въ издержкахъ центральнаго управленія,—но экономія, достигаемая этимъ путемъ, незначительна по сравненію съ суммами, которыхъ потребуетъ гарантія акціонернаго капитала. Соединеніе было бы выгодно и въ томъ случаѣ, если бы представлялась надежда усиленными доходами одной дороги покрыть дефицитъ другой; но такъ какъ въ настоящій разъ идетъ дѣло о линіяхъ одинаково бездоходныхъ, то и эта благопріятная для казны сторона сліяній теряетъ свое значеніе.

Такимъ образомъ, первый осуществляющійся въ Россіи крупный примѣръ желѣзнодорожныхъ сліяній обѣщаетъ только ущербъ странѣ и казнѣ. Выигрышъ отъ этой метаморфозы выпадаетъ на долю однихъ акціонеровъ, которые до сихъ поръ не получали никакого дохода со своихъ бумагъ, а послѣ сліянія будутъ пользоваться съ нихъ 5-типроцентнымъ гарантированнымъ доходомъ. Такъ какъ цѣнность бумагъ опредѣляется приносимымъ ими доходомъ, то въ результатѣ выйдетъ, что настоящіе владѣльцы акцій почти изъ ничего создадутъ себѣ крупные капиталы. Поистинѣ волшебное превращеніе!

---

7. О противодѣйствіи министерства путей сообщенія введенію проекта Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, выработаннаго коммиссіей графа Баранова (1883 годъ).—На-дняхъ въ нашей и въ другихъ газетахъ было сообщено важное извѣстіе объ отношеніи министерства путей сообщенія къ проекту общаго желѣзнодорожнаго Устава, выработанному коммиссіею подъ предсѣдательствомъ графа Баранова. Согласно этому извѣстію, министерство будто бы не ограничилось критикой различныхъ частей Устава, а признало введеніе его вообще

невозможнымъ, какъ противорѣчащее договорамъ государства съ желѣзнодорожными Обществами.

Нельзя не признать, что такой отзывъ министерства, если только его смыслъ вѣрно переданъ газетами, будетъ сюрпризомъ для всего русскаго общества. Надежды на изданіе желѣзнодорожнаго Устава были возбуждены въ цѣлой Россіи самымъ фактомъ назначенія особой коммиссіи съ широкими полномочіями; этого Устава ждали съ нетерпѣніемъ всѣ, кому приходится имѣть дѣло съ желѣзными дорогами и испытывать на себѣ всю тяжесть господствующаго въ этой области безправія. Не только публика, но даже сами желѣзнодорожныя компаніи, сколько-нибудь добросовѣстно относящіяся къ своему дѣлу, желали, чтобы законъ точно опредѣлилъ ихъ права и обязанности по отношенію къ публикѣ, другимъ желѣзнымъ дорогамъ и государству и чрезъ то оградилъ ихъ отъ случайностей, недоразумѣній и нареканій, сплошь и рядомъ падающихъ на однихъ за грѣхи другихъ. Теперь же вдругъ оказывается, что вѣдомство, спеціально призванное блюсти въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ интересы страны и государства, является противникомъ установленія прочнаго правомѣрнаго порядка въ этой сферѣ. Всякій, кто сколько-нибудь знакомъ съ хаосомъ примѣняемыхъ при желѣзнодорожной эксплоатаціи разновременныхъ и разнорѣчивыхъ предписаній и циркуляровъ министерства путей сообщенія и другихъ правительственныхъ вѣдомствъ, конвенцій и постановленій желѣзнодорожныхъ съѣздовъ, особыхъ договоровъ между дорогами, спеціальныхъ распоряженій различныхъ органовъ желѣзнодорожной администраціи,—тотъ пойметъ, какъ много терпитъ наша страна отъ отсутствія общаго обязательнаго для всѣхъ законодательства по части рельсовыхъ путей и какъ тяжело отзовется дальнѣйшее продолженіе такой безурядицы.

Еще бо́льшаго удивленія, нежели самый отзывъ министерства, заслуживаютъ мотивы, послужившіе для него основаніемъ. Каждый вполнѣ понялъ бы, если бы законопроектъ былъ отклоненъ на основаніи его несовершенствъ, неполноты

и т. п. Хотя проектъ коммиссіи былъ результатомъ продолжительнаго изслѣдованія, потребовавшаго крупной затраты силъ и государственныхъ средствъ, хотя въ значительной части онъ только санкціонируетъ лучшіе порядки, уже дѣйствующіе и оправданные опытомъ на нашихъ и заграничныхъ дорогахъ, но тѣмъ не менѣе проектъ, конечно, не свободенъ отъ недостатковъ, на которые не разъ даже указывалось въ печати и которые тѣмъ естественнѣе можно было замѣтить и подвергнуть критикѣ спеціальному вѣдомству, искусившемуся въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Существованіе пробѣловъ въ проектѣ должно было бы, казалось, послужить основаніемъ къ его исправленію и дополненію, а никакъ не къ отрицанію общаго желѣзнодорожнаго закона въ самомъ принципѣ. Скажемъ болѣе. Если бы министерство отвергло законопроектъ на основаніи его неудовлетворительности, то хотя оно, быть можетъ, поступило бы не совсѣмъ цѣлесообразно,—такъ какъ лучше имѣть законъ не вполнѣ совершенный, чѣмъ никакого,—но, во всякомъ случаѣ, такая точка зрѣнія не обезкураживала бы публики. Между тѣмъ, когда высшее учрежденіе страны считаетъ изданіе общаго закона нарушеніемъ договоровъ съ желѣзнодорожными компаніями, то каждому становится яснымъ, что слѣдуетъ надолго оставить всякія надежды на упорядоченіе существующихъ нынѣ отношеній.

Конечно, не государству подавать примѣръ нарушенія договоровъ; но дѣло въ томъ, что это страшное слово мало примѣнимо къ настоящему случаю. Заграничнымъ государствамъ едва ли приходится брать у насъ уроки по части уваженія къ имущественнымъ и личнымъ правамъ гражданъ, а между тѣмъ ни Германія, ни Швейцарія, ни Австрія не стѣснились издать и ввести въ дѣйствіе почти всѣ тѣ законы, которые вошли въ составъ проекта Барановской коммиссіи. И это понятно. Издавая законъ, правительство дѣйствуетъ не какъ сторона въ гражданской сдѣлкѣ, а какъ представитель высшаго, общаго интереса, какъ носитель верховной власти. Никакой договоръ не можетъ помѣшать государству выпол-

нять основную его задачу—охранять право и безопасность гражданъ. Никакая концессія не можетъ воспрепятствовать установленію на точныхъ началахъ отвѣтственности за вредъ и убытки, причиняемые дорогами публикѣ и обратно, ибо эта отвѣтственность вытекаетъ изъ общихъ началъ права, которыя не подлежатъ отмѣнѣ. А между тѣмъ значительная часть законопроекта имѣетъ своимъ предметомъ именно ограждение безопасности и имущественныхъ интересовъ лицъ, пользующихся желѣзными дорогами, и самихъ дорогъ. Эта часть, конечно, ни мало не затрогиваетъ заключенныхъ съ дорогами договоровъ и не нарушаетъ ихъ правъ собственности; иначе пришлось бы признать такимъ нарушеніемъ всякій законъ, налагающій на предпринимателей какія-либо ограниченія въ интересѣ общества или третьихъ лицъ,— напримѣръ, запрещающій работу малолѣтнихъ на фабрикахъ. Такимъ образомъ, съ договорными правами желѣзнодорожныхъ Обществъ можетъ сталкиваться не весь законопроектъ, а лишь нѣкоторая, сравнительно небольшая его доля, о которой собственно и могла бы идти рѣчь. Мы не будемъ въ настоящій разъ входить въ разсмотрѣніе вопроса о томъ, въ какой степени и какими предположеніями законопроекта нарушаются уставныя права дорогъ; но не можемъ не замѣтить, что, во-первыхъ, нѣкоторыя изъ такихъ спорныхъ предположеній возможно было бы, по всей вѣроятности, исключить изъ законопроекта безъ вреда для дѣла; а затѣмъ, если бы кое-какія отступленія отъ концессіонныхъ правъ и были признаны настоятельно необходимыми въ интересахъ общаго блага, они могли бы на большинствѣ дорогъ, именно на дорогахъ, получающихъ приплату къ гарантіямъ, быть осуществлены безъ всякаго нарушенія ихъ имущественныхъ интересовъ; другія же дороги или присоединились бы къ большинству вслѣдствіе удобства имѣть однообразныя правила, или могли бы быть привлечены къ тому какимъ-либо вознагражденіемъ. Наконецъ, развѣ не производится теперь различными распоряженіями правительства нарушеній правъ дорогъ, иногда даже болѣе рѣзкихъ, нежели предположен-

ныя въ законопроектѣ. Почему же именно послѣднія будутъ для дорогъ чувствительнѣе первыхъ?

Вмѣстѣ съ Уставомъ министерство опротестовало и учрежденія, проектированныя гр. Барановымъ. Высшій желѣзнодорожный совѣтъ отклоняется министерствомъ будто бы потому, что въ его составѣ выборный элементъ имѣетъ перевѣсъ передъ правительственнымъ, именно на 15 правительственныхъ членовъ приходится 20 выборныхъ. Этотъ недосмотръ дѣйствительно существуетъ въ проектѣ, и на него даже въ свое время указывалось въ нашей газетѣ; но неужели изъ-за него слѣдуетъ отказаться отъ самаго плана соединенія въ высшемъ органѣ желѣзнодорожнаго дѣла представителей всѣхъ элементовъ, въ немъ заинтересованныхъ. Не проще ли было бы,—если вся бѣда только въ несоразмѣрности числа выборныхъ и правительственныхъ членовъ,—или уменьшить составъ первыхъ, или увеличить цифру послѣднихъ?

Государственному Совѣту предстоитъ въ скоромъ времени высказаться по вопросу о желѣзнодорожномъ законѣ, нынѣ раздѣляющему двѣ компетентныя инстанціи. Нельзя не пожелать, чтобы его рѣшеніе склонилось на сторону всеобщихъ надеждъ.

---

8. О желательности участія общественныхъ элементовъ въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ (1883 годъ).—Въ проектѣ Общаго Устава желѣзныхъ дорогъ, составленномъ коммиссіей гр. Баранова, одною изъ главныхъ особенностей являются, какъ извѣстно, новыя учрежденія для завѣдыванія рельсовыми путями. Такихъ учрежденій предположено три рода: желѣзнодорожныя коммиссіи на важнѣйшихъ станціяхъ, мѣстные совѣты при инспекціяхъ и, наконецъ, высшій желѣзнодорожный совѣтъ въ Петербургѣ. Всѣ эти учрежденія имѣютъ своею задачей привлечь къ участію въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ представителей заинтересованной въ немъ публики и поставить послѣднихъ лицомъ къ лицу съ желѣзнодорож-

ною администраціей и правительственными вѣдомствами, имѣющими отношеніе къ рельсовымъ путямъ. Такъ, коммиссіи на станціяхъ состоятъ изъ лицъ, избираемыхъ городскими Думами или земскими собраніями и биржевыми комитетами, смотря по тому, какое изъ этихъ установленій ходатайствовало объ ихъ устройствѣ. Въ мѣстныхъ совѣтахъ, кромѣ представителей отъ военнаго вѣдомства, министерства финансовъ и государственнаго контроля, кромѣ депутатовъ отъ находящихся въ районѣ совѣта желѣзнодорожныхъ правленій, участвуютъ еще выборные члены отъ земства, отъ городскихъ обществъ, отъ комитетовъ торговли и мануфактуръ и биржевыхъ, гдѣ они имѣются, и отъ мѣстной торговли и промышленности. Наконецъ, въ высшемъ совѣтѣ на-ряду съ членами отъ правительства, въ числѣ 15, предположены десять членовъ отъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, пять отъ губернскихъ земствъ, три отъ совѣта торговли и мануфактуръ и биржевыхъ комитетовъ и по одному отъ горнозаводскихъ и каменноугольныхъ промышленниковъ. Такимъ образомъ, во всѣхъ инстанціяхъ задуманныхъ учрежденій отведено довольно видное мѣсто представителямъ общественныхъ и промышленныхъ интересовъ.

Учрежденія со смѣшаннымъ составомъ, въ родѣ вышеизложеннаго, являются особенно важными въ области желѣзнодорожнаго дѣла. Здѣсь ежеминутно сталкиваются противоположные интересы. Идетъ ли дѣло о безопасности и удобствахъ или о стоимости перевозки, выгоды публики сплошь и рядомъ становятся вразрѣзъ съ матеріальными разсчетами владѣльцевъ дорогъ, которымъ всякое подобное улучшеніе грозитъ или прибавкой издержекъ, или уменьшеніемъ сборовъ. Этого мало: даже различныя группы публики, пользующейся дорогами, имѣютъ по отношенію къ нимъ неодинаковыя желанія; то, что для одной группы представляется благодѣяніемъ, другой можетъ грозить гибелью. Такъ, низкій тарифъ на хлѣба, перевозимые съ отдаленныхъ разстояній, является, конечно, благомъ для мѣстностей, имъ пользующихся, но въ то же время разоряетъ ближайшіе къ рынку

районы, ранѣе извлекавшіе особыя выгоды изъ своего привилегированнаго положенія. Дешевый подвозъ англійскаго угля по Николаевской дорогѣ полезенъ московскимъ фабрикамъ и вреденъ для донецкой каменноугольной промышленности, которая, отчасти по его винѣ, не можетъ расширить сбытъ и оправиться отъ давнишняго кризиса. При подобныхъ обстоятельствахъ мудрено ждать справедливыхъ и безпристрастныхъ рѣшеній, какъ скоро право постановлять такія рѣшенія предоставлено исключительно одной заинтересованной сторонѣ. Своя рубашка ближе къ тѣлу, и потому вполнѣ естественно, что желѣзнодорожныя компаніи, не встрѣчая противовѣса въ безгласной и безправной публикѣ, думали только о своихъ выгодахъ; не менѣе естественно и то, что контроль надъ эксплоатаціей рельсовыхъ путей со стороны пользующихся ими будетъ дѣйствительнѣе и надежнѣе, нежели какая бы то ни было правительственная инспекція.

Опытъ показываетъ, что выработкѣ цѣлесообразныхъ мѣръ и правильныхъ отношеній между дорогами и публикой весьма часто мѣшаетъ не столько столкновеніе, сколько простое непониманіе взаимныхъ выгодъ. При эксплоатаціи рельсовыхъ путей затрогивается такое множество разнообразныхъ, противорѣчивыхъ, взаимно перекрещивающихся, иногда очень мелкихъ, но тѣмъ не менѣе законныхъ интересовъ, что администрація желѣзныхъ дорогъ часто, при всемъ желаніи, бываетъ не въ силахъ разобраться въ этомъ хаосѣ: задавшись цѣлью удовлетворить одному требованію публики, она упускаетъ другія. Но большею частью у управленій рельсовыми путями нѣтъ ни времени, ни охоты слишкомъ подолгу раздумывать надъ своими мѣрами, вслѣдствіе чего даже крупныя нужды публики легко могутъ ускользнуть отъ ихъ вниманія. Равнодушіе дорогъ къ мѣстнымъ потребностямъ вызываетъ и поддерживаетъ въ обществѣ справедливое недовольство противъ нихъ. Но, съ другой стороны, нельзя отрицать и того, что со стороны публики нерѣдко предъявляются къ желѣзнымъ дорогамъ требованія, неисполнимыя при настоящихъ условіяхъ и объясняемыя лишь малымъ знакомствомъ

съ дѣломъ. Кому, напримѣръ, не приходилось слышать жалобъ на желѣзныя дороги за то, что онѣ въ извѣстныя времена года, когда особенно важно доставить грузъ на мѣста назначенія, отказываютъ въ его пріемѣ или держатъ на станціи неотправленнымъ въ теченіе нѣсколькихъ недѣль. Лица, предъявляющія такія претензіи, конечно, правы съ своей точки зрѣнія, потому что неисправность дорогъ больно бьетъ ихъ по карману; но они нерѣдко забываютъ, что провозная способность желѣзной дороги есть величина, ограниченная довольно тѣсными предѣлами, въ особенности при одномъ пути, и что по достиженіи этихъ предѣловъ никакія старанія желѣзнодорожнаго управленія не въ силахъ увеличить перевозки. Изъ такихъ недоразумѣній создается атмосфера общаго раздраженія, которая мѣшаетъ одной сторонѣ понимать другую, отнимаетъ охоту думать о взаимныхъ удобствахъ и иногда даже располагаетъ къ взаимно враждебнымъ мѣрамъ.

Изложенныя опасности, — не воображаемыя, а дѣйствительно существующія повсюду и особенно у насъ, при фактическомъ полновластіи желѣзнодорожныхъ компаній и безправіи публики,—всего вѣрнѣе могутъ быть предупреждены учрежденіями въ родѣ проектированныхъ гр. Барановымъ. Какъ скоро выборные отъ пользующихся дорогами сойдутся лицомъ къ лицу съ членами желѣзнодорожной администраціи, въ присутствіи притомъ представителей правительства, то подобное собраніе имѣетъ всѣ шансы спокойно выяснить взаимныя требованія, согласить противорѣчивые интересы и всесторонне обсудить послѣдствія предлагаемыхъ мѣръ. Крайне ошибочно думать, что участіе общественно-выборнаго элемента можетъ быть замѣнено усиленіемъ власти правительства надъ желѣзными дорогами. Въ правительственныхъ сферахъ трудно встрѣтить столь сильный интересъ къ вопросамъ нерѣдко очень мелкаго значенія и такое знаніе мѣстныхъ требованій, какихъ естественно ожидать отъ представителей лицъ, пользующихся дорогой. Даже болѣе того,—при столкновеніи выгодъ желѣзныхъ дорогъ и страны

правительство, при отсутствіи общественнаго контроля, чаще становится на сторонѣ первыхъ, нежели послѣдней. Что это такъ, можно убѣдиться изъ опыта собственной нашей страны. Какъ при сооруженіи дорогъ, такъ и при ихъ эксплоатаціи спеціальному министерству предоставлены у насъ достаточно широкія права; если этихъ правъ мало, то при нашихъ условіяхъ оно могло бы получить какія угодно; а между тѣмъ насколько наша постановка желѣзнодорожнаго дѣла далека даже отъ скромнаго идеала!

Нельзя, конечно, сказать, чтобы проектированныя гр. Барановымъ учрежденія были свободны отъ недостатковъ. Однимъ изъ слабыхъ пунктовъ проекта является способъ назначенія выборныхъ членовъ. Земства, равно какъ комитеты биржевые и торговли и мануфактуръ, посылаютъ своихъ представителей въ высшій совѣтъ по очереди, установленной самимъ совѣтомъ. Благодаря такому очередному порядку въ совѣтѣ будутъ въ каждый данный моментъ находиться представители не всей страны, а только извѣстныхъ мѣстностей, которые притомъ обязательно должны мѣняться черезъ каждые два года. Такой порядокъ назначенія выборныхъ членовъ помѣшаетъ накопленію въ ихъ средѣ надлежащаго опыта и послужитъ въ ущербъ ихъ вліянію. Кромѣ этого основного порока, нельзя не признать, что предѣлы вѣдомства новыхъ учрежденій опредѣлены не вездѣ удачно. Высшему совѣту, которому по самой идеѣ этого учрежденія должно принадлежать верховное руководство желѣзнодорожнымъ дѣломъ, предоставлено въ нѣкоторыхъ случаяхъ мелочное вмѣшательство въ текущія распоряженія управленій. Такое вмѣшательство едва ли можетъ быть серьезно осуществлено, а между тѣмъ оно безполезно свяжетъ руки администраціямъ дорогъ, а слѣдовательно сниметъ съ нихъ отвѣтственность.

Упомянутые недосмотры безъ особаго труда могутъ быть устранены небольшими перемѣнами въ редакціи законопроекта; но во всякомъ случаѣ они серьезнѣе тѣхъ пороковъ, которые, судя по газетнымъ извѣстіямъ, найдены въ зако-

нопроектѣ министерствомъ. Министерство, какъ слышно, нападаетъ на высшій совѣтъ главнымъ образомъ потому, что въ составѣ послѣдняго правительственный элементъ представленъ слабѣе желѣзнодорожнаго и выборно-общественнаго. Дѣйствительно, по проекту число членовъ отъ правительства меньше, нежели отъ желѣзныхъ дорогъ и разныхъ общественныхъ учрежденій въ совокупности. Но было бы неправильно представлять себѣ выборныхъ и желѣзнодорожныхъ членовъ въ совѣтѣ какъ одну партію и противополагать ее членамъ отъ правительства. Напротивъ, скорѣе всего можно ожидать нѣкотораго антагонизма между общественно-выборнымъ и желѣзнодорожнымъ элементомъ въ совѣтѣ, такъ что члены отъ правительства, численно превосходящіе каждый изъ означенныхъ элементовъ въ отдѣльности, всегда склонятъ рѣшеніе въ пользу той стороны, къ которой присоединятся. Но если бы, несмотря на это обстоятельство, вліяніе правительства представлялось недостаточно обезпеченнымъ, то ничто не мѣшало бы увеличить въ составѣ совѣта число правительственныхъ членовъ настолько, чтобы они перевѣшивали оба остальные элемента. Если бы даже изъ-за необходимости произвести передѣлки въ проектѣ пришлось еще на нѣкоторое время отложить его осуществленіе, то гораздо легче можно помириться съ такой отсрочкой, нежели вовсе отказаться отъ проекта.

---

9. Конвенціи французскаго правительства съ желѣзнодорожными компаніями (1883 г.).— Французская республика рѣшила на-дняхъ вопросъ первоклассной важности для будущаго ея экономическаго положенія. 8-го ноября французскимъ сенатомъ принятъ уже одобренный палатой депутатовъ проектъ конвенцій съ желѣзнодорожными компаніями о постройкѣ новой сѣти желѣзныхъ дорогъ. Чтобы выяснить значеніе этой мѣры, намъ придется остановить вниманіе читателей на предшествующей исторіи конвенцій.

Франція еще со средины 70-хъ годовъ стала серьезно думать о расширеніи своей желѣзнодорожной сѣти, которая послѣ періода быстраго роста въ 60-хъ годахъ почти остановилась на одномъ уровнѣ со времени водворенія республики. Въ декабрѣ 1875 года послѣ продолжительныхъ преній былъ принятъ законъ о сооруженіи 2,795 километровъ новыхъ линій за счетъ государства и его средствами. Но правительство еще не успѣло серьезно приступить къ исполненію возложенной на него задачи, какъ Фрейсине, въ качествѣ министра публичныхъ работъ, выработалъ грандіозный планъ постройки цѣлой новой сѣти желѣзныхъ дорогъ, обнимавшей 8,800 километровъ, съ выкупомъ притомъ болѣе 2,000 километровъ у существующихъ компаній. Осуществленіе этой обширной программы требовало затраты колоссальной суммы въ $4^1/_2$ милліарда франковъ, къ которой, кромѣ того, было прибавлено $1^1/_2$ милліарда для улучшенія портовъ и морскихъ сообщеній. Впослѣдствіи, при болѣе тщательномъ изученіи проектовъ, эта сумма была увеличена еще на 1 милліардъ франковъ. Въ іюлѣ 1879 г. планъ Фрейсине получилъ силу закона, и правительство немедленно приступило къ его исполненію. Однако въ теченіе трехъ лѣтъ, къ 1883 году, удалось построить всего около 2,000 километровъ, такъ что оставались неисполненными еще 11,000 километровъ, изъ числа которыхъ на 3,600 были уже начаты работы. Въ такомъ положеніи стояло дѣло, когда при обсужденіи чрезвычайнаго бюджета на 1883 годъ оказалось, что положеніе государственныхъ финансовъ не дозволяетъ продолжать за счетъ государства и путемъ займовъ выполненіе плана Фрейсине. Такъ какъ между тѣмъ представлялось несовмѣстимымъ съ интересами и достоинствомъ страны пріостановить уже начатое дѣло, то палата депутатовъ признала необходимымъ войти въ переговоры съ желѣзнодорожными компаніями о возложеніи на нихъ постройки новыхъ дорогъ на условіяхъ, сходныхъ съ тѣми, по которымъ онѣ въ 60-хъ годахъ приняли на себя сооруженіе такъ-называемой второй сѣти рельсовыхъ путей. Рѣшаясь отказаться отъ прежнихъ своихъ

предположеній, палата однако же дала понять, что при выработкѣ концессій она ни за что не поступится двумя правами государства,—правомъ на выкупъ дорогъ и правомъ регулировать тарифы. Переговоры съ компаніями пошли настолько быстро, что къ половинѣ іюня настоящаго года министерствомъ публичныхъ работъ были представлены въ палату конвенціи съ четырьмя компаніями, а къ половинѣ іюля—съ двумя остальными. Остановимся на главныхъ основаніяхъ выработанныхъ конвенцій.

Цѣль конвенцій состояла въ распредѣленіи постройки линій предполагаемой третьей сѣти между шестью существующими желѣзнодорожными компаніями, на такихъ притомъ условіяхъ, чтобы выполненіе этой задачи возможно менѣе обременяло государственный бюджетъ и въ то же время не подрывало имущественной состоятельности компаній. Самымъ существеннымъ пунктомъ конвенцій является прежде всего способъ пріобрѣтенія капитала для новыхъ линій. Вопросъ этотъ рѣшенъ въ томъ смыслѣ, что желѣзнодорожныя компаніи сами, посредствомъ выпуска облигацій, достаютъ суммы, необходимыя для постройки уступленныхъ линій въ срокъ не долѣе 10 лѣтъ. Изъ средней километрической стоимости новыхъ линій въ 250,000 франковъ за километръ 50,000 франковъ принимаютъ на свой счетъ желѣзнодорожныя компаніи, а 200,000 фр. падаютъ на государство и возмѣщаются имъ посредствомъ ежегодной уплаты процентовъ и погашенія. Но при этомъ государство выговорило въ свою пользу важное облегченіе. Нѣкоторыя изъ компаній находились въ долгу у казны по счету гарантіи процентовъ. Согласно конвенціямъ, первые капиталы, которые будутъ добыты компаніями для производства работъ, должны пойти на покрытіе долга компаній казнѣ, такъ что послѣдняя начнетъ выплачивать падающіе на нее проценты и погашеніе только съ того момента, когда будутъ покрыты долги компаній, простирающіеся до 600 милл. фр. Такимъ образомъ, путемъ конвенцій казна освободила себя отъ затраты капитала и свела свое участіе въ постройкѣ къ уплатѣ опредѣленной суммы про-

центовъ и погашенія, которая притомъ начнется лишь послѣ того, какъ компаніи издержатъ на постройку всю сумму долга ихъ казнѣ.

Эксплоатація новыхъ линій поступаетъ въ завѣдываніе существующихъ желѣзнодорожныхъ компаній. До окончанія постройки третьей сѣти недоборъ въ доходахъ новыхъ линій покрывается за счетъ строительнаго капитала, т.-е. присоединяется къ издержкамъ сооруженія. По истеченіи же срока постройки, опредѣленнаго—самое большее—въ десять лѣтъ, всѣ дефициты по новой сѣти должны будутъ покрываться исключительно изъ текущихъ доходовъ компаній. При такой постановкѣ дѣла устранилась сама собою надобность въ существовавшемъ издавна у французскихъ желѣзнодорожныхъ компаній раздѣленіи счетовъ на старую и новую сѣть: съ момента заключенія конвенцій по всѣмъ линіямъ каждой желѣзнодорожной компаніи будетъ вестись одинъ общій счетъ. Въ вознагражденіе за ущербъ, могущій произойти для акціонеровъ отъ внезапнаго присоединенія множества малодоходныхъ линій, государство согласилось предъявлять присвоенное ему прежними концессіями право на участіе въ прибыляхъ лишь послѣ того, какъ сумма чистаго дохода превзойдетъ извѣстную сумму. Эта сумма опредѣлена для каждой компаніи особо по такому разсчету, чтобы на долю акціонеровъ приходился доходъ не меньше средняго дивиденда за послѣдніе годы. Однако взамѣнъ этой уступки государство выговорило себѣ право не на половину, а на двѣ трети прибыли, остающейся за уплатой акціонерамъ условленнаго дивиденда.

Относительно тарифовъ удержались, въ сущности, прежніе порядки, съ тѣмъ лишь исключеніемъ, что компаніи согласились значительно понизить пассажирскіе тарифы, если государство съ своей стороны сократитъ или вовсе отмѣнитъ налогъ съ перевозокъ большой скорости. Что касается, наконецъ, до права выкупа, то государство сохраняетъ его за собою во всякое время. Выкупная цѣна опредѣляется въ теченіе первыхъ 15-ти лѣтъ съ открытія дороги по суммѣ

издержекъ сооруженія, а послѣ этого срока—по капитализаціи средняго чистаго дохода, какъ было установлено въ прежнихъ концессіяхъ. Другая новость этого отдѣла конвенцій состоитъ въ вознагражденіи компаній въ случаѣ выкупа ранѣе 15 лѣтъ за дополнительныя работы, произведенныя съ разрѣшенія правительства для усовершенствованія дороги. Такая прибавка введена съ тою цѣлью, чтобы возбудить въ компаніяхъ интересъ поддерживать и улучшать принадлежащія имъ дороги, несмотря на право государства во всякое время выкупить ихъ.

Таковы главныя положенія конвенцій. Состоявшееся рѣшеніе сената надолго закрѣпляетъ во Франціи господство системы частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній. Хотя государству и принадлежитъ право выкупить дороги во всякое время, но тѣ же соображенія, которыя заставили его выпустить желѣзнодорожное дѣло изъ своихъ рукъ въ настоящее время, помѣшаютъ ему и на будущее время взять дороги въ свое завѣдываніе. Франція и Германія являются теперь по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ представительницами двухъ противоположныхъ принциповъ. Любопытно, въ чью пользу рѣшитъ дѣло послѣдующій опытъ.

---

10. О недостаткахъ русскаго желѣзнодорожнаго строительства (1884 годъ).—Изслѣдователи нашего экономическаго положенія давно уже обратили вниманіе на выдающуюся роль ошибочной желѣзнодорожной политики въ ряду причинъ экономической слабости Россіи и претерпѣваемыхъ ею финансовыхъ затрудненій. Огромныя затраты на сооруженіе нашей желѣзнодорожной сѣти легли тяжело на страну. Уже къ 1-му января 1881 г. стоимость нашей сѣти простиралась до 1,505,408,202 р. металлическихъ [1]), или, по теперешнему курсу (1 р. 63 коп. кредитн. за

[1]) См. докладъ Выс. учрежд. коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, «Финансовое положеніе русскихъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ», ч. II, стр. 45.

1 руб. мет.), до 2,453,815,369 р., занятыхъ почти исключительно за границей. Къ этому основному капиталу желѣзныхъ дорогъ надобно прибавить долгъ ихъ казнѣ, образовавшійся изъ приплатъ по гарантіямъ, изъ недоимокъ по процентамъ съ облигаціоннаго капитала, изъ ссудъ и субсидій, выданныхъ въ разное время,—въ общемъ до 500 милліоновъ рублей кред. [2]). Такимъ образомъ, наши дороги стóятъ около 3 милліардовъ руб. кред. Одинъ ежегодный платежъ процентовъ и погашеніе поглощаютъ болѣе 150 милл. руб. кред., которые преимущественно идутъ за границу; въ томъ числѣ весьма значительную долю уплачиваетъ непосредственно казна въ видѣ приплатъ по гарантіямъ и процентовъ по желѣзнодорожнымъ займамъ.

Между тѣмъ сдѣланныя затраты плохо окупаются услугами нашихъ желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе того, что значительная часть сѣти выстроена безъ соображенія съ потребностями русской промышленности и торговли. Множество важныхъ экономическихъ районовъ остались внѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ и обречены на прозябаніе по неимѣнію обезпеченнаго сбыта произведеній. Не говоря уже о Сибири съ ея лежащими втунѣ богатствами, въ самой Европейской Россіи едва ли не большая половина территоріи лишена возможности пользоваться услугами желѣзныхъ дорогъ для передвиженія своихъ продуктовъ. Съ другой стороны, принятая у насъ для огромнаго большинства дорогъ система сооруженія концессіоннымъ порядкомъ, помимо ея вреднаго дѣйствія на общественные нравы, имѣла въ результатѣ два печальныя обстоятельства: во-первыхъ, правительство, издержавши массу денегъ на постройку дорогъ, само оказалось безъ должнаго вліянія на желѣзнодорожное хозяйство, которое по этой между прочимъ причинѣ сплошь и рядомъ игнори-

---

[2]) Точной цифры этого долга для настоящаго времени мы не имѣемъ подъ руками. Но къ 1-му января 1878 года онъ показанъ въ «Журн. Минист. Пут. Сообщ.» (за мартъ 1879 г.) въ суммѣ до 460,287,699 р. кред., а съ того времени онъ значительно возросъ.

ровало интересы промышленности и торговли и велось безпорядочно. Во-вторыхъ, большинство дорогъ выстроено и чрезвычайно дорого, и мало удовлетворительно въ техническомъ отношеніи. Достаточно сказать, что верста желѣзнодорожнаго пути въ среднемъ выводѣ стоила съ позднѣйшими дополненіями, по свѣдѣніямъ къ 1-му января 1881 года, 70,306 руб. металл., или, по теперешнему курсу, до 115 тыс. руб. кред., и тѣмъ не менѣе вслѣдствіе необходимости достроекъ и капитальныхъ улучшеній эта стоимость постоянно возрастаетъ по преимуществу на счетъ казеннаго же кармана.

Какъ дорого обошлась наша сѣть, можно между прочимъ опредѣлить изъ слѣдующаго сопоставленія: тогда какъ у насъ на 21,412 верстъ желѣзнодорожнаго пути затрачено по 1-е января 1881 г. 2,453,815,369 руб., въ Сѣверной Америкѣ, по свѣдѣніямъ, относящимся къ 1869 г., было сооружено до 60 тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, т.-е. почти втрое больше, и на это сооруженіе истрачена сумма 2,100,000,000 руб., т.-е. почти равная той, которую мы затратили на протяженіе втрое меньшее. Это значитъ, что если бы наши дороги стоили не дороже американскихъ, въ нашемъ народномъ хозяйствѣ осталось бы болѣе 1,693 милл. руб. или же мы имѣли бы такую сѣть дорогъ, о которой теперь и мечтать невозможно для сколько-нибудь близкаго будущаго,—около 70,000 верстъ! Это давало бы возможность удовлетворить главныя нужды и Заволжья, и Пріуральскихъ земель, и Сѣвера, и даже Сибири.

Дороговизна постройки дорогъ въ свою очередь тяжело отозвалась на послѣдующемъ финансовомъ положеніи большинства ихъ. Даже линіи, имѣющія значительный валовой доходъ, часто остаются съ дефицитомъ, такъ какъ чистаго дохода недостаетъ на уплату процентовъ и погашеніе. Въ этомъ отношеніи весьма поучительно сравненіе съ финляндскими желѣзными дорогами, которыя строились финляндскою администраціей дешевле даже, чѣмъ американскія. Оказывается, напримѣръ, что въ 1882 г. на главной финляндской

линіи С.-Петербургъ—Гельсингфорсъ—Тавастгусъ валовой сборъ составлялъ только 3,332 р. металл. (или, по теперешнему курсу, 5,431 руб. кред.) на версту, и тѣмъ не менѣе дорога имѣла чистаго дохода болѣе 1,266 р. металл. на версту (или, по теперешнему курсу, около 2,064 руб. кред.). Другая линія, между Тавастгусомъ, Таммерфорсомъ и Або, имѣла валового дохода только 1,766 руб. металл. на версту (2,878 р. 58 к. кред.) и при всемъ томъ работала не въ убытокъ. Между тѣмъ у насъ можно указать много дорогъ, получающихъ гораздо большій валовой сборъ, за которыя однако неизбѣжно каждый годъ приплачиваетъ казна. Такъ, Балтійская желѣзная дорога въ 1881 г. имѣла валового дохода 8,177 р. кредитн. на версту пути, а казна въ томъ же году должна была приплатить за нее 1,203,438 р.; на Курско-харьковско-азовской валовой доходъ равнялся 11,143 р. на версту, а казна приплатила за нее 3,521,051 р.; Орловско-витебская также имѣла валового дохода 10,213 р. на версту, а казна приплатила за нее 1,751,698 р.; Орловско-грязская при валовомъ доходѣ въ 9,678 р. на версту получила приплаты 1,242,051 р., и т. д. Разумѣется, на финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ и хозяйство иное, чѣмъ на нашихъ; но такой поразительный контрастъ все-таки въ большей мѣрѣ долженъ быть отнесенъ на счетъ указанной разницы въ стоимости сооруженія русскихъ и финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Приведенныя данныя представляютъ въ настоящее время для насъ отнюдь не одинъ теоретическій или только историческій интересъ. Напротивъ, въ нихъ мы имѣемъ указанія большой важности для цѣлей чисто-практическихъ, потому что наша желѣзнодорожная сѣть далеко не можетъ считаться законченною, а нуждается въ столь широкихъ дополненіяхъ, что сравнительно съ протяженіемъ нужныхъ, но не существующихъ рельсовыхъ путей,—частью самостоятельныхъ, частью вспомогательныхъ,—представляется просто ничтожною. До какой степени мало соотвѣтствуетъ пространству Россіи теперешняя наша желѣзнодорожная сѣть,

можно видѣть изъ сравнительныхъ данныхъ о густотѣ желѣзнодорожной сѣти въ разныхъ государствахъ.

Верста рельсоваго пути приходится:

Въ Бельгіи	на	8	квадр. верстъ	поверхности.
„ Англіи	„	11,4	„ „	„
„ Швейцаріи	„	16	„ „	„
„ Нидерландахъ	„	16,3	„ „	„
„ Германіи	„	17	„ „	„
„ Франціи	„	22,6	„ „	„
„ Даніи	„	26,4	„ „	„
„ Австріи	„	34,5	„ „	„
„ Италіи	„	36,8	„ „	„
„ Соединенныхъ Штатахъ	„	66	„ „	„
На Пиринейскомъ полуостровѣ	„	81,8	„ „	„
Въ Скандинавіи	„	93,9	„ „	„
„ Россіи	„	227	„ „	„

Можно возражать противъ сравненія Россіи съ Бельгіей, Англіей и даже съ Франціей, Австріей или Италіей, но Америка, этотъ опасный нашъ конкуррентъ, безспорно, представляетъ для насъ примѣръ весьма поучительный. И по пространству, и по характеру произведеній, доставляющихъ грузъ желѣзнымъ дорогамъ, она имѣетъ многія черты сходства съ Россіей. Америка даже богаче насъ водными путями, и тѣмъ не менѣе она въ настоящее время имѣетъ желѣзнодорожную сѣть протяженіемъ въ 143,227 верстъ, но и на этомъ не остановилась. Восточные ея штаты уже и теперь по густотѣ сѣти не уступаютъ главнымъ государствамъ Европы, а нѣкоторые штаты, какъ Массачусетсъ, Коннектикутъ и Нью-Джерсей, опередили въ этомъ отношеніи даже Бельгію. Но и западные штаты, еще въ значительной степени дикіе, и тѣ стоятъ выше Россіи по густотѣ сѣти. Во Флоридѣ, напр., верста рельсоваго пути приходится на 182,6 кв. верстъ поверхности, а это—наименѣе застроенный дорогами штатъ. Положимъ, что въ американской сѣти много лишнихъ дорогъ, вызванныхъ къ существованію необузданною спекуляціей; но все-же 143 тыс. верстъ и 22 тысячи верстъ—какая громадная разница! И можно ли

удивляться, что Америка такъ успѣшно конкуррируетъ съ нами въ Европѣ, что эксплоатація ея естественныхъ богатствъ достигла огромной интенсивности, что сама страна, можно сказать, съ каждымъ днемъ богатѣетъ? Мы же, напротивъ, какъ бы испугались того, что выстроили слишкомъ много дорогъ. Одно время даже возобладало было убѣжденіе, что съ желѣзнодорожнымъ строительствомъ слѣдуетъ вовсе остановиться. Теперь, кажется, это убѣжденіе поколебалось, и понемногу мы пополняемъ свою сѣть, но съ какою неторопливостью! Грозный соперникъ отнимаетъ у насъ рынки, врывается даже къ намъ самимъ, а между тѣмъ мы дѣйствуемъ такимъ образомъ, какъ-будто онъ находится еще слишкомъ далеко отъ насъ.

Какъ бы то ни было, но Россіи предстоитъ еще очень и очень большая работа по окончанію желѣзнодорожной сѣти. Однихъ вспомогательныхъ, питательныхъ и соединительныхъ путей, безъ которыхъ существующія линіи оказываются разобщенными со своими естественными районами, требуется нѣсколько тысячъ верстъ. Понятна вся практическая важность вопроса о томъ, какъ строить желѣзныя дороги съ наибольшею выгодой для страны. То, что выше говорено о постройкѣ большинства русскихъ желѣзныхъ дорогъ, даетъ главнымъ образомъ отрицательное указаніе,— говоритъ, какъ не слѣдуетъ строить ихъ. Положительныхъ указаній приходится искать на сторонѣ. Мы ихъ отчасти уже отмѣтили. Америка строила свои дороги въ самомъ началѣ не дороже 35,000 руб. на версту. Изобиліе капиталовъ и духъ предпріимчивости сдѣлали возможнымъ въ Америкѣ сооруженіе ея огромной желѣзнодорожной сѣти исключительно на частныя средства за собственный рискъ и страхъ предпринимателей; въ этомъ отношеніи американскій примѣръ поучителенъ для насъ лишь съ той стороны, что дешевая постройка дорогъ можетъ совмѣщаться даже съ частными выгодами строителей. Другой примѣръ—наша Финляндія. Главная финляндская дорога выстроена непосредственно самою администраціей этой страны, причемъ

верста пути, отлично устроеннаго, обошлась въ 22 тысячи металл. рублей, что даже по теперешнему курсу составляетъ менѣе 36 тыс. руб. кред. Позднѣйшія дороги построены еще дешевле и тоже мѣстною администраціей, за исключеніемъ небольшой линіи (протяженіемъ 35 верстъ).

По многимъ причинамъ, а главнымъ образомъ по нашей бѣдности капиталами и недостатку частной предпріимчивости именно примѣръ Финляндіи ближе всего можетъ служить намъ для подражанія. Этому примѣру и слѣдуетъ въ послѣднее время наше вѣдомство путей сообщенія, но слѣдуетъ лишь наполовину. Оно отказалось отъ постройки новыхъ путей прежнимъ, т.-е. концессіоннымъ, порядкомъ и строитъ ихъ само; но старая закваска въ сильной степени умаляетъ значеніе этой перемѣны. Постройка казеннымъ способомъ обходится развѣ немного дешевле, чѣмъ концессіонерами, а если принять въ соображеніе, что министерство путей сообщенія не несетъ затратъ по реализаціи строительнаго капитала, то, пожалуй, въ концѣ-концовъ выйдетъ даже не дешевле концессіонной. Такъ, Екатерининская желѣзная дорога обошлась къ настоящему времени до 83,000 руб. на версту пути; стоимость Баскунчакской дороги, какъ сообщалось въ мартѣ 1883 г., простирается до 43 тыс. руб. на версту пути, а между тѣмъ обѣ дороги едва ли еще могутъ считаться оконченными, такъ какъ о пріемѣ ихъ установленнымъ порядкомъ ничего пока неизвѣстно. Для Екатеринбурго-тюменской жел. дор., о постройкѣ которой что-то мало слышно, по предварительной расцѣночной вѣдомости поверстная стоимость исчислена въ суммѣ не менѣе 44 тыс. руб. Наконецъ, попытка дѣйствительно дешевой постройки, именно Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, по расцѣнкѣ, сдѣланной военнымъ министерствомъ въ суммѣ не болѣе 33,000 рублей на версту, уже теперь, т.-е. при самомъ началѣ, въ свѣдущихъ кругахъ считается не вполнѣ удавшеюся, такъ какъ министерство путей сообщенія нашлось вынужденнымъ испрашивать дополнительный кредитъ для этой постройки на значительную сумму.

Что дешевая постройка желѣзныхъ дорогъ вполнѣ возможна и у насъ, это доказывается, кромѣ опыта прежнихъ узкоколейныхъ линій, недавнимъ сооруженіемъ обыкновенной ширококолейной дороги отъ Жабинки къ Пинску, протяженіемъ около 138-ми верстъ. Какъ опубликовано въ оффиціальныхъ изданіяхъ, верста названной дороги обошлась около $30^1/_2$ тыс. руб. кред., а со всѣми дополнительными работами—до $32^1/_2$ тыс. руб. Постройка эта производилась распоряженіями военнаго вѣдомства, причемъ традиціи старой концессіонной системы не отозвались на ея стоимости. Строители Жабинско-пинской линіи, какъ видно изъ имѣющихся у насъ о ней свѣдѣній, не хлопотали о роскоши сооруженій, а заботились единственно о томъ, чтобы дорога была построена прочно, насколько возможно дешево и вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы техническія условія дороги позволяли производить эксплоатацію ея съ наименьшими непроизводительными расходами. Радіусы кривизны на ней допущены не менѣе 500 саж., а уклоны не болѣе $0,_{006}$, чрезъ что достигнута возможность пропускать по линіи груженые поѣзда въ составѣ до 50 вагоновъ. Насколько важно послѣднее условіе для удешевленія эксплоатаціи дороги, можно видѣть изъ того, что Донецкая каменноугольная дорога, требующая нынѣ ежегодной приплаты по гарантіи до 700 тыс. руб., давала бы даже чистый доходъ, если бы могла, по техническимъ условіямъ, пропускать 50 вагоновъ вмѣсто 38, какъ нынѣ. Между тѣмъ на казенныхъ дорогахъ, строящихся вѣдомствомъ путей сообщенія, стремленіе къ роскоши въ сооруженіяхъ играетъ, къ сожалѣнію, очень замѣтную роль, возвышая стоимость пути на значительный процентъ. Это въ особенности сказалось на постройкѣ Бакинской и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ. Первая предназначена спеціально для вывоза керосина, тѣмъ не менѣе строители ея приложили большое стараніе, чтобы сообщить сооруженію блестящій видъ. Эта цѣль достигнута: напримѣръ, вокзалы на Бакинской дорогѣ—настоящіе дворцы; зато оказалось, что прямой своей цѣли дорога не соотвѣтствуетъ: вывозить

все предъявленное количество керосина она не въ состояніи. То же на Екатерининской дорогѣ, для которой главный грузъ—каменный уголь. Эта дорога также изобилуетъ роскошными зданіями, поглотившими массу денегъ и затянувшими постройку дороги. Спрашивается: кому и для чего нужна эта роскошь на дорогахъ, предназначенныхъ перевозить преимущественно разнаго рода сырье, притомъ самые грубые его виды?

Вотъ въ этомъ и бѣда наша: мы все хотимъ дѣлать на широкую ногу, а въ концѣ-концовъ все выходитъ и тѣсно, и коротко. Затратившись на несущественное, мы потомъ находимся вынужденными отказывать себѣ въ необходимомъ и на указанія насущнѣйшихъ потребностей отвѣчать стереотипною фразой: «нѣтъ денегъ». Такъ у насъ ведется сплошь и рядомъ въ частномъ быту, такъ повелось и въ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Но въ частномъ быту каждый самъ расплачивается за свою безхозяйственность, а въ такомъ дѣлѣ, какъ сооруженіе необходимыхъ государственныхъ путей, за безхозяйственность распорядителей расплачивается, къ сожалѣнію, страна, да еще столь небогатая пока страна, какъ наше отечество.

---

11. По поводу ревизіи оборотовъ Николаевской желѣзной дороги (1884 годъ).—Общественное вниманіе нашей страны въ послѣднее время сильно заинтересовано любопытными разоблаченіями, сдѣланными правительственною коммиссіей при ревизіи оборотовъ Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ по эксплоатаціи Николаевской линіи. Ревизіонная коммиссія работала цѣлыхъ два года, и въ результатѣ ея дѣятельности явился цѣлый рядъ обвинительныхъ пунктовъ противъ Общества, распоряжавшагося Николаевскою желѣзною дорогой. Мы не имѣемъ возможности входить въ разборъ всѣхъ обвиненій, заявленныхъ въ журналѣ коммиссіи, но и не-

многихъ примѣровъ довольно для того, чтобы убѣдиться, насколько безцеремонно было пресловутое Главное Общество въ своихъ отношеніяхъ къ казнѣ.

Извѣстно, что Николаевская желѣзная дорога, — этотъ перлъ русской желѣзнодорожной сѣти, — попала въ руки Главнаго Общества совсѣмъ задаромъ. Облигаціи Николаевской желѣзной дороги, составлявшія какъ бы плату за отчужденіе ея въ частныя руки, были выпущены самимъ правительствомъ, безъ всякихъ хлопотъ и риска со стороны Главнаго Общества. Проценты по этимъ облигаціямъ должны были выплачиваться изъ доходовъ Николаевской дороги, которыхъ уже въ моментъ передачи дороги въ 1868 г. съ избыткомъ хватало для этой цѣли; въ случаѣ же недостатка чистаго дохода дороги, остальную сумму правительство обязалось вносить изъ своихъ средствъ. Такимъ образомъ, всякое возможное возвышеніе доходности Николаевской дороги предоставлялось Главному Обществу, а рискъ недобора принимался на счетъ казны. Получивъ въ свое распоряженіе безъ всякихъ затратъ дорогу, которая уже въ то время приносила болѣе 20,000 руб. на версту, Главное Общество могло бы, казалось, по крайней мѣрѣ вложить въ дѣло капиталъ, необходимый для приведенія ея въ порядокъ. Но гдѣ могло добыть такой капиталъ предпріятіе, за которымъ числилось до 130 милл. безнадежныхъ казенныхъ долговъ? Поэтому разъ казна рѣшилась подарить Главному Обществу Николаевскую дорогу, ей не оставалось ничего больше, какъ снабдить новыхъ владѣльцевъ и тѣми капиталами, безъ которыхъ нельзя было надлежащимъ образомъ воспользоваться подаркомъ. Дѣйствительно, въ распоряженіе Главнаго Общества передано было $13,_2$ милл. руб. на капитальное исправленіе дороги и, кромѣ того, 7 милл. были издержаны на расторженіе убыточнаго контракта съ г. Уайненсомъ. Въ вознагражденіе за безвозмездную уступку дороги съ придачей притомъ огромныхъ суммъ на ея улучшеніе казна выговорила въ свою пользу три четверти чистой прибыли въ первыя десять лѣтъ послѣ заключенія сдѣлки и половину

прибыли впослѣдствіи.—Казалось, что, получивъ на столь необыкновенныхъ условіяхъ самую доходную желѣзнодорожную линію въ цѣломъ мірѣ, Главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ должно было бы употребить всѣ усилія, чтобы отблагодарить за это русское государство посредствомъ развитія и удешевленія перевозки на Николаевской дорогѣ и возвышенія доли дохода, поступающей въ казну. Однако ничего подобнаго не случилось. Главное Общество, какъ показываетъ докладъ ревизіонной коммиссіи, неуклонно преслѣдовало одну цѣль—наживу акціонеровъ за счетъ казны. Средства для этой цѣли употреблялись различныя, но нѣкоторыя изъ нихъ заслуживаютъ особеннаго вниманія.

По условіямъ уступки Николаевской дороги изъ валового дохода этой послѣдней должны были покрываться лишь обыкновенные текущіе расходы; всякія же затраты на новыя сооруженія, на увеличеніе подвижного состава и на составленіе чрезвычайныхъ запасовъ должны были производиться изъ средствъ самихъ акціонеровъ и ни въ какомъ случаѣ не могли падать на выручку дороги. Между тѣмъ Главное Общество въ теченіе 15 лѣтъ истратило изъ эксплоатаціонныхъ средствъ Николаевской линіи на пріобрѣтеніе подвижного состава и новыя сооруженія 19,520,955 руб. и на увеличеніе запасовъ 5,302,703 руб., всего 24,823,658 р., изъ которыхъ 16,507,153 руб. составляли правительственную долю и подлежали передачѣ въ государственное казначейство. Эта незаконная затрата средствъ, принадлежавшихъ правительству, представляется тѣмъ болѣе неправильною, что пріобрѣтенные на нее предметы должны быть оплачены казной въ случаѣ обратнаго перехода дороги въ руки послѣдней. Такимъ образомъ, казнѣ придется расплачиваться за такіе предметы, которые были пріобрѣтены по преимуществу на ея же собственныя средства.

Другой пріемъ, употребленный Главнымъ Обществомъ для искусственнаго увеличенія своихъ доходовъ за счетъ казны, гораздо тоньше. Главное Общество владѣетъ, какъ извѣст-

но, кромѣ Николаевской дороги двумя линіями: Нижегородскою и Варшавскою. Съ послѣднихъ двухъ дорогъ Главное Общество получаетъ весь чистый доходъ цѣликомъ, а съ Николаевской, какъ уже было сказано выше, оно должно передавать часть дохода правительству. Притомъ самая доля, причитающаяся правительству, поставлена въ зависимость отъ финансоваго положенія Варшавской и Нижегородской дорогъ. При уступкѣ Николаевской дороги Главному Обществу было условлено, что по истеченіи первыхъ 10 лѣтъ владѣнія дорогою Общество будетъ получать половину чистаго дохода Николаевской дороги въ томъ только случаѣ, если двѣ другія принадлежащія ему линіи не будутъ требовать правительственной приплаты по гарантіи; иначе же въ казну должно поступать три четверти дохода той же дороги. Такимъ образомъ, Главное Общество было заинтересовано въ томъ, чтобы всячески поднимать чистый доходъ Варшавской и Нижегородской линій хотя бы въ ущербъ Николаевской. Достигнуть этой цѣли, очевидно, возможно, или увеличивая валовой доходъ Варшавской и Нижегородской дорогъ за счетъ Николаевской, или перенося на послѣднюю часть издержекъ, которыя должны были бы падать на первыя. Главное Общество одновременно прибѣгало и къ тому, и другому способу. Въ видахъ искусственнаго возвышенія валового сбора съ Варшавской и Нижегородской дорогъ при распредѣленіи платы за провозъ грузовъ по прямому сообщенію назначалась въ пользу этихъ дорогъ несоразмѣрно большая доля сравнительно съ Николаевскою. Далѣе, Общество причисляло къ доходамъ Варшавской и Нижегородской дорогъ проценты на капиталы Николаевской дороги, хранившіеся въ банкахъ, и т. п. Но гораздо важнѣе было взваливаніе на Николаевскую линію части расходовъ, которые слѣдовало нести остальнымъ дорогамъ Общества. Главное Общество сумѣло отчислить на доходы Николаевской дороги значительную долю содержанія своей центральной администраціи, добившись разрѣшенія распредѣлять этотъ родъ расходовъ не пропорціонально протяженію линій, какъ

было первоначально установлено, а по соразмѣрности съ оборотами (по доходамъ и расходамъ) дорогъ. Вслѣдствіе такой перемѣны участіе Николаевской дороги въ издержкахъ на центральное управленіе немедленно удвоилось. Сверхъ указанныхъ, Главное Общество не брезгало и другими пріемами для сокращенія расходовъ покровительствуемыхъ дорогъ. Вотъ, напримѣръ, факты, доказанные изслѣдованіями ревизіонной коммиссіи. Въ 1875 и 1876 гг. въ мастерскихъ Главнаго Общества было изготовлено 800 вагоновъ, и стоимость ихъ въ размѣрѣ 965,600 руб. была цѣликомъ покрыта изъ выручки Николаевской дороги за 1876 г. Между тѣмъ эти вагоны оставались на Варшавской дорогѣ, которая до 1877 г. пользовалась ими безплатно, а съ 1-го января 1877 г. платила въ пользу Николаевской дороги по 65 к. въ сутки за вагонъ, тогда какъ сама Николаевская дорога нанимала для своихъ надобностей вагоны съ платой по 2 руб. въ сутки. Далѣе, въ 1877 и 1878 гг. Главнымъ Обществомъ было пріобрѣтено за границей 17 паровозовъ, за которые изъ доходовъ Николаевской дороги уплачено 630,355 руб., составляющіе полную стоимость паровозовъ. Между тѣмъ совѣтъ Главнаго Общества не только предоставилъ Варшавской желѣзной дорогѣ безплатно пользоваться этими паровозами по 1-е января 1880 г., но даже постановилъ за наемъ этихъ паровозовъ Николаевскою желѣзною дорогой взимать съ нея въ пользу Варшавской плату въ высшемъ размѣрѣ. Совершенно иной политики держалось Главное Общество при своихъ разсчетахъ съ казною. Когда выгоды Николаевской дороги сталкивались съ выгодами Варшавской и Нижегородской, совѣтъ Главнаго Общества неукоснительно становился на сторонѣ послѣднихъ, между тѣмъ при столкновеніи съ интересами казны совѣтъ настойчиво гнулъ въ сторону Николаевской дороги, въ томъ разсчетѣ, что изъ каждаго рубля, вытянутаго отъ казны, сначала четверть, а потомъ половина попадетъ акціонерамъ. Такъ, въ «Новостяхъ» недавно было оглашено крупное злоупотребленіе Главнаго Общества по разсчетамъ за воинскія перевозки.

Оказывается, что Главное Общество, которому русская казна подарила въ видѣ Николаевской дороги многомилліонный доходъ, беретъ съ нея за перевозку войскъ и воинскихъ тяжестей вдвое больше, нежели всѣ другія дороги, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже больше, нежели сколько платятъ частныя лица. Такъ, напримѣръ, за провозъ пороха и снарядовъ между Петербургомъ и Москвой Общество, на основаніи предѣльнаго тарифа, имѣетъ право получать по 36 к. съ пуда, съ казны же оно взимало за эти перевозки по 50 к. съ пуда. Такимъ образомъ, казна не только не пользовалась никакою уступкой, но даже чуть не вдвое переплачивала сравнительно съ частными лицами. За провозъ воинскихъ чиновъ берется слѣдующая плата: въ вагонахъ I класса—по $1,_{49}$ к. за версту вмѣсто $0,_{75}$ к.; въ вагонахъ II класса—по $0,_{99}$ к. за версту вмѣсто $0,_{56}$ коп.; въ вагонахъ III класса—по $0,_{33}$ к. за версту вмѣсто $0,_{25}$ к. Нужно притомъ принять во вниманіе, что нижніе чины по Николаевской дорогѣ обыкновенно перевозятся въ товарныхъ вагонахъ. «Новости» разсчитываютъ, что цифра переборовъ, образовавшаяся этимъ путемъ за время нахожденія Николаевской дороги въ рукахъ Главнаго Общества, доходитъ до 10 милл. руб.; вся же сумма убытковъ, причиненныхъ Главнымъ Обществомъ казнѣ по эксплоатаціи Николаевской дороги какъ посредствомъ незаконныхъ переборовъ, такъ и другими разсмотрѣнными выше способами, простирается до 40 милл. руб.

Приведенные факты показываютъ, какъ дорого обошлось Россіи хозяйничанье Главнаго Общества на Николаевской жел. дор. Что же будетъ дальше? Послѣ всѣхъ сдѣланныхъ разоблаченій государство имѣло бы не только право, но и обязанность отказаться отъ дорогихъ услугъ Главнаго Общества и снова принять Николаевскую линію въ свое завѣдываніе. Такой исходъ, кромѣ его согласія съ требованіями справедливости, былъ бы самымъ выгоднымъ и цѣлесообразнымъ для страны. Къ Николаевской дорогѣ примыкаетъ и отъ нея зависитъ бо́льшая часть нашей желѣзно-

дорожной сѣти. Владѣя этою главною артеріей внутренняго и заграничнаго обмѣна, государство могло бы оказывать могущественное вліяніе на тарифную политику другихъ дорогъ, въ чемъ давно ощущается потребность. Кромѣ неисполненія условій Главнымъ Обществомъ, правительство имѣетъ и другое основаніе возвратить Николаевскую дорогу въ свои руки. Дѣло въ томъ, что Главное Общество владѣетъ Николаевскою линіей на основаніи лишь предварительнаго соглашенія, которое подлежало впослѣдствіи замѣнѣ формальнымъ контрактомъ. Такъ какъ форменнаго договора между правительствомъ и Главнымъ Обществомъ до сихъ поръ не заключено, то государство имѣетъ полную возможность порвать во всякое время настоящія отношенія къ Главному Обществу. Если бы по отобраніи Николаевской дороги государство, какъ въ былое время, затруднилось непосредственно завѣдывать ею, то представлялась бы полная возможность на выгодныхъ условіяхъ передать ее другой компаніи, причемъ послѣ дорого стоившаго опыта, конечно, не повторились бы тѣ ошибки, какія были сдѣланы въ 1868 г. при уступкѣ Николаевской дороги Главному Обществу.

Однако, какъ ни желателенъ указанный исходъ, мы,— признаемся,—мало вѣримъ въ него. Если дѣльцамъ Главнаго Общества удалось, вопреки голосу цѣлой страны, получить Николаевскую дорогу на безпримѣрно-льготныхъ условіяхъ, то имъ ли не отстранить опасность обратнаго ея отобранія? Поэтому практичнѣе подумать о другихъ мѣрахъ, на которыя наводятъ разоблаченія коммиссіи. Прежде всего неужели исчезнутъ безъ всякихъ послѣдствій многомилліонные убытки, раскрытые и доказанные коммиссіею? Если Главное Общество не въ силахъ немедленно возмѣстить этихъ убытковъ, то послѣдніе должны быть причислены къ суммѣ долговъ его казнѣ и постепенно погашаться изъ доходовъ принадлежащихъ ему линій. Съ другой стороны, прошлый опытъ выясняетъ настоятельную необходимость измѣнить существующіе у насъ органы и способы государственнаго надзора за хозяйствомъ желѣзныхъ дорогъ вообще и Нико-

лаевской въ особенности. Не нужно забывать, что всѣ злоупотребленія Главнаго Общества, справедливо возмущающія нынѣ общественное мнѣніе, совершались не гдѣ-либо въ провинціальной глуши, а въ столицѣ, не въ тайнѣ, а на глазахъ у органовъ власти, спеціально призванныхъ охранять государственные интересы. Въ составѣ совѣта Главнаго Общества всегда находилось четыре директора отъ казны; смѣты, отчеты и всѣ сколько-нибудь важныя распоряженія совѣта должны были представляться на утвержденіе правительства. Если при всемъ томъ въ теченіе цѣлыхъ 15 лѣтъ Главное Общество могло безпрепятственно отправлять деньги вмѣсто казеннаго сундука въ свои карманы, то отвѣтственность за это, кромѣ непосредственныхъ виновниковъ, падаетъ на лица и учрежденія, наблюдавшія за его дѣятельностью. Громадный ущербъ, причиненный казнѣ Главнымъ Обществомъ, указываетъ, что существующая система надзора за желѣзными дорогами нуждается въ коренной реформѣ. Въ какомъ направленіи должна совершиться перемѣна,—это уже давно сознано общественнымъ мнѣніемъ и предрѣшено въ проектѣ новаго желѣзнодорожнаго закона, подготовленнаго покойнымъ графомъ Барановымъ. Надежнымъ способомъ предупредить вялость и слабость надзора служитъ участіе въ составѣ контролирующаго учрежденія время-отъ-времени мѣняющихся выборныхъ лицъ.

---

12. Объ установленіи правительственнаго контроля за денежными оборотами желѣзнодорожныхъ Обществъ (1884 г.). — Постоянно увеличивающіяся приплаты казны по желѣзнодорожнымъ гарантіямъ уже давно обратили на себя всеобщее вниманіе. Въ самомъ дѣлѣ, расходы на этотъ предметъ растутъ изъ года въ годъ. Общій итогъ выплаченной гарантіи вмѣстѣ съ недоимками по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою, составлялъ въ 1878 году 34,640,000 р., въ 1879 г.—47,140,000 р., въ 1880 г.—54,965,000 р., въ

1881 г.—49,872,000 р. Вслѣдствіе столь значительныхъ ежегодныхъ уплатъ на желѣзныхъ дорогахъ накопились громадные долги казнѣ, простиравшіеся къ 1882 году до 721,000,000 руб. Тяжкое бремя издержекъ по желѣзнымъ дорогамъ составляетъ больное мѣсто нашего финансоваго хозяйства, такъ какъ расходъ этого рода падаетъ на бюджетъ особенно крупными суммами въ такіе годы, когда вслѣдствіе разныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ, въ родѣ неурожаевъ или кризисовъ, бываетъ стѣснено поступленіе государственныхъ доходовъ.

Обременительность ежегодно возрастающихъ обязательствъ, для удовлетворенія которыхъ скоро не будетъ находиться средствъ, открыла глаза на непригодность политики, примѣнявшейся много лѣтъ въ отношеніяхъ казны къ владѣльцамъ рельсовыхъ путей. Выплачивая ежегодно десятки милліоновъ рублей для покрытія прорѣхъ желѣзнодорожныхъ компаній, государство оставалось до сихъ поръ безучастнымъ зрителемъ ихъ хозяйственныхъ распоряженій. Администраторы дорогъ по своему усмотрѣнію назначали тарифы, вели расходы, предпринимали дополнительныя сооруженія, а казна должна была расплачиваться за результаты чужихъ дѣйствій, которыя притомъ были тѣмъ смѣлѣе, чѣмъ большія жертвы приносила казна. Дороги, не выходившія и не имѣвшія никакой надежды выйти изъ дефицита, отличались особенною рѣшительностью въ пониженіяхъ тарифовъ, особенною готовностью къ разнымъ дорого стоящимъ улучшеніямъ, особенною щедростью на вознагражденіе служащихъ и,—что главное,—особою любовью къ дополнительнымъ работамъ и поставкамъ. Такое явленіе представляется легко объяснимымъ. У дефицитнаго предпріятія, пользующагося гарантіей правительства, исчезаетъ побужденіе къ экономіи. Когда дорога имѣетъ выручку, превышающую гарантированный доходъ, очевидный интересъ побуждаетъ ея владѣльцевъ всѣми мѣрами стремиться къ увеличенію прибыли и въ этихъ видахъ всячески сокращать расходъ; къ дефицитнымъ же дорогамъ такой мотивъ непримѣнимъ, и, напротивъ, для нихъ

имѣютъ силу побужденія прямо противоположнаго свойства: разъ казна платитъ за все, естественно является желаніе урвать у нея возможно больше.

При отсутствіи могущественнаго стимула личнаго интереса единственнымъ способомъ водворить порядокъ въ финансовомъ хозяйствѣ гарантированныхъ дорогъ можетъ служить строгій контроль за ними со стороны правительства. Однако до послѣдняго времени такой контроль существовалъ почти лишь на бумагѣ. Наблюденіе за дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ на мѣстахъ черезъ инспекторовъ и правительственныхъ директоровъ давало мало полезныхъ результатовъ, такъ какъ эти правительственные органы, не обладая авторитетнымъ и независимымъ положеніемъ и будучи обременены многочисленными отвѣтственными обязанностями, не имѣли ни силъ, ни времени побуждать желѣзныя дороги къ экономіи. Что же касается до центральныхъ учрежденій, то предоставленное имъ право провѣрки смѣтъ и отчетовъ уже издавна превратилось въ формальность. Въ послѣднее время правительство рѣшается, повидимому, положить конецъ такому ненормальному порядку дѣлъ. Недавно состоялось утвержденіе временныхъ правилъ для надзора за денежными оборотами трехъ желѣзныхъ дорогъ: Балтійской, Лозово-севастопольской и Московско-брестской. Согласно новымъ правиламъ, наблюденіе за оборотами названныхъ дорогъ будетъ возложено на особый желѣзнодорожный отдѣлъ государственнаго контроля.

Несомнѣнно, что уменьшеніе расходовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ служитъ первымъ и ближайшимъ способомъ сократить приплаты казны, на которомъ правительство и остановилось прежде всего. Несомнѣнно, что вводимый нынѣ способъ надзора за денежными оборотами желѣзнодорожныхъ Обществъ чрезъ государственный контроль гораздо вѣрнѣе можетъ привести къ экономіи въ расходахъ, нежели ранѣе существовавшіе способы наблюденія.

Государственный контроль уже давно пріобрѣлъ себѣ почетную извѣстность тщательнымъ и строгимъ надзоромъ за

финансовымъ хозяйствомъ разныхъ вѣдомствъ,—надзоромъ, благодаря которому сбережены многіе милліоны казенныхъ денегъ. Представляя собою для желѣзныхъ дорогъ совершенно постороннее вѣдомство, не связанное съ ними никакими дѣловыми интересами, государственный контроль можетъ относиться къ дѣлу гораздо безпристрастнѣе, нежели вѣдомства, имѣющія дороги въ своемъ непосредственномъ подчиненіи. Кромѣ различія въ органахъ, самый способъ предложеннаго контроля существенно отличается отъ прежняго. Тогда какъ раньше дѣло ограничивалось почти-что одною бумажною повѣркой, въ настоящее время установляются самые разнообразные способы надзора. Государственному контролю предоставлено: установить на мѣстахъ чрезъ особо назначаемыхъ контролеровъ постоянное наблюденіе за правильностью и хозяйственностью денежныхъ оборотовъ; разсматривать книги, счета, документы и все дѣлопроизводство дорогъ; ревизовать денежныя кассы и имущество; производить фактическую повѣрку исполненія поставокъ и работъ; разсматривать годовые смѣты и отчеты; наблюдать за вѣрностью счетовъ Обществъ съ правительствомъ и т. д. Такимъ образомъ, контроль за дорогами будетъ и мѣстный и центральный, и предварительный и послѣдующій. Нельзя также не обратить вниманія и на разницу въ послѣдствіяхъ при прежнемъ и новомъ способѣ контроля. Тогда какъ въ прежнее время неправильности въ смѣтахъ и отчетахъ влекли для виновныхъ лишь хлопотливую переписку и въ крайнемъ случаѣ служебныя взысканія, въ настоящее время государственному контролю предоставлено право обращать суммы, неправильно полученныя Обществами съ казны или не доданныя ей, въ начетъ на Общества желѣзныхъ дорогъ. Можно думать, что при такой перемѣнѣ въ органахъ, способахъ и послѣдствіяхъ контроля постепенно выйдетъ изъ обычая легкое отношеніе къ казеннымъ суммамъ, какимъ отличались нѣкоторыя изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

На первый разъ, какъ мы уже упоминали выше, государственный контроль примѣненъ только къ тремъ частнымъ

желѣзнодорожнымъ Обществамъ, особенно задолжавшимъ правительству. Дѣйствительно, Балтійская дорога потребовала въ 1882 году приплаты по гарантіи въ суммѣ 1,171,157 р. и сверхъ того не доплатила правительству по облигаціямъ 411,576 руб., а вмѣстѣ съ счетами прежнихъ лѣтъ къ 1883 г. задолжала казнѣ около 17,000,000 руб. Лозово-севастопольская дорога потребовала въ 1882 г. приплаты по гарантіи въ 892,195 р. и не доплатила правительству по облигаціямъ 2,084,623 руб. металлическихъ; долгъ же ея правительству по двумъ указаннымъ статьямъ, по переводѣ въ кредитную валюту, составлялъ около 27 милл. руб. Что касается, наконецъ, до Московско-брестской дороги, то для нея казна въ 1882 году употребила 2,983,790 р. на приплату по гарантіямъ и сверхъ того не дополучила по облигаціямъ 4,705,701 р.; задолжала же казнѣ эта дорога къ 1883 году, по разсчету на кредитную валюту, около 42 милл. руб. По каждой изъ означенныхъ дорогъ долги правительству составляютъ или около, или болѣе половины всей капитальной ихъ стоимости. Не предвидя конца своимъ жертвамъ, государство имѣло полное основаніе взять указанныя линіи подъ опеку и въ этомъ смыслѣ ограничить свободу ихъ распоряженій.

Почему однако надзоръ государственнаго контроля распространенъ только на три русскихъ дороги? Мы можемъ объяснить это единственно желаніемъ правительства сдѣлать первый опытъ новаго порядка контроля въ возможно скромныхъ размѣрахъ. Иначе не существовало бы никакихъ основаній оставить прежніе порядки на цѣломъ рядѣ другихъ дорогъ, находящихся въ такомъ же финансовомъ положеніи, какъ перечисленныя выше. Въ самомъ дѣлѣ, чѣмъ, напримѣръ, лучше Лозово-севастопольской или Балтійской дороги Курско-харьковско-азовская, которая потребовала въ 1882 году приплаты по гарантіи 3,235,878 рублей, не доплатила правительству по облигаціямъ 971,552 р., а всего задолжала казнѣ къ 1883 г. около 44,000,000 р., или Либаво-роменская, не доплатившая въ 1882 г. по облигаціямъ 3,321,515 металл.

руб. и задолжавшая въ казну въ кредитной валютѣ до 30,000,000 р. Названныя дороги и цѣлый рядъ другихъ,—напримѣръ, Козловско-воронежско-ростовская, Орловско-грязская, Орловско-витебская и т. д.,—должны быть по всей справедливости подчинены наблюденію государственнаго контроля.

Конечно, новыя правила не замедлятъ вызвать противъ себя крики раздраженія со стороны желѣзнодорожныхъ Обществъ, привыкшихъ неограниченно распоряжаться денежными суммами своихъ линій. Вѣроятно, въ непродолжительномъ времени мы услышимъ ѣдкія нареканія на стѣснительный формализмъ правилъ и на придирчивость контрольныхъ чиновниковъ. Все это такъ, но владѣльцамъ рельсовыхъ путей не слѣдуетъ забывать, что, становясь въ обязательныя отношенія къ казнѣ, они не имѣютъ ни малѣйшаго права претендовать на какое-то привилегированное положеніе сравнительно съ другими должниками казны. Почему въ самомъ дѣлѣ чиновникъ, просчитавшій нѣсколько сотенъ рублей казенныхъ денегъ, не только обязуется немедленно покрыть ихъ и подвергается тяжкой отвѣтственности, а желѣзнодорожнымъ коммиссіямъ должно быть разрѣшено безнаказанно приписывать и отписывать десятки и сотни тысячъ такихъ же казенныхъ денегъ? Почему у мужика за податную недоимку въ нѣсколько рублей продается послѣдняя корова, а желѣзнодорожнымъ Обществамъ, которыя ежегодно поглощаютъ безъ остатка весь доходъ отъ подушной подати да еще съ прибавкой нѣсколькихъ лишнихъ милліоновъ рублей, должна быть предоставлена полная свобода распоряжаться государственными средствами, достающимися съ такими жертвами? Подобное неравенство представляется вопіющею несправедливостью, и чѣмъ скорѣе будетъ положенъ ему конецъ, тѣмъ лучше.

13. Реформа желѣзнодорожнаго хозяйства по проекту г. Полякова (1885 г.).—Недовольство настоящимъ состояніемъ желѣзнодорожнаго дѣла есть явленіе,

замѣчаемое у насъ въ послѣднее время и въ правительственныхъ сферахъ, и въ публикѣ, и въ печати. Взглядъ правительства на этотъ предметъ ясно выразился въ составленіи законопроекта, нынѣ обсуждаемаго въ Государственномъ Совѣтѣ и вносящаго существенныя перемѣны во всѣ части управленія дорогами. Независимо отъ разныхъ другихъ недостатковъ, господствующая нынѣ система желѣзнодорожнаго хозяйствованія страдаетъ тѣмъ, что она дорого, безобразно дорого обходится казнѣ и народу. По даннымъ изданнаго Центральнымъ статистическимъ комитетомъ «Сборника свѣдѣній по Европейской Россіи» оказывается, что къ 1882 г. весь основной и дополнительные капиталы нашихъ желѣзныхъ дорогъ равнялись при переводѣ металлическихъ рублей въ кредитную валюту по послѣднему биржевому курсу (7 р. 95 к. за полуимперіалъ) 2,225,113,533 кред. руб. Въ этой суммѣ акціи и облигаціи, принадлежащія правительству, составляли 1,200,737,621 р., т.-е. больше половины. Но названнымъ капиталомъ далеко не исчерпываются жертвы, которыя пришлось принести государству для сооруженія рельсовыхъ путей. Къ 1882 г. желѣзнодорожныя Общества оставались въ долгу у правительства по ссудамъ за переданныя работы, матеріалы и т. п. 204,573,030 кред. руб. и сверхъ того по гарантіи акцій и облигацій, а также по недоимкамъ за платежи по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою, 584,621,640 руб. Изъ опубликованной на-дняхъ рѣчи министра финансовъ въ совѣтѣ государственныхъ кредитныхъ установленій видно, что къ 1-му января 1883 г. весь долгъ желѣзныхъ дорогъ казнѣ, со включеніемъ облигацій, оставленныхъ правительствомъ за собою, составлялъ 710,330,021 руб. металлическихъ и 440,133,452 кредитныхъ; по переводѣ металлическихъ рублей въ кредитную валюту это дастъ 1,536,661,452 р. Уменьшеніе цифры долга въ сравненіи съ предшествующимъ годомъ объясняется переходомъ Тамбовско-саратовской и Харьково-николаевской желѣзныхъ дорогъ въ собственность государства.

Кромѣ огромныхъ суммъ, уже издержанныхъ правитель-

ствомъ, ему приходится въ послѣдніе годы приплачивать по гарантіи и не дополучать по облигаціямъ, оставленнымъ за собою, среднимъ числомъ около 47 милл. кред. р. ежегодно. Этотъ огромный долгъ, эти тяжкія ежегодныя приплаты составляютъ весьма чувствительное бремя при настоящемъ состояніи нашихъ финансовъ, а между тѣмъ постройка желѣзнодорожной сѣти находится у насъ, можно сказать, еще въ самомъ началѣ. Имѣя въ настоящее время 22,863 версты рельсовыхъ путей, Россія при ея обширныхъ пространствахъ стоитъ по количеству желѣзныхъ дорогъ гораздо ниже не только Соединенныхъ Штатовъ, но и Германіи, Англіи и Франціи. По отношенію длины желѣзныхъ дорогъ къ пространству Россія занимаетъ послѣднее, а по сравненію съ населеніемъ предпослѣднее мѣсто изъ всѣхъ европейскихъ государствъ. Чтобы догнать Германію по степени снабженія территоріи желѣзными дорогами, намъ требовалось бы увеличить настоящую сѣть въ 15 разъ, а чтобы сравняться съ Великобританіей, мы должны были бы выстроить рельсовыхъ путей въ 23 раза больше, чѣмъ сколько имѣемъ въ настоящее время. Страшно подумать, какія жертвы потребуются отъ государственнаго казначейства, если заатлантическое соперничество заставитъ нашу страну усиленно двинуть впередъ постройку желѣзныхъ дорогъ.

Финансовыя затрудненія невольно наводятъ на мысль о реформѣ существующаго строя желѣзнодорожнаго хозяйства. Все чаще высказывается въ послѣднее время мнѣніе, что система мелкихъ желѣзнодорожныхъ компаній должна уступить мѣсто одному централизованному завѣдыванію всею сѣтью. Такое объединеніе дорогъ въ однѣхъ рукахъ дастъ возможность покрывать недочеты однѣхъ линій избытками другихъ, вызоветъ болѣе цѣлесообразное пользованіе подвижнымъ составомъ, поведетъ къ сокращенію издержекъ центральнаго управленія, откроетъ путь для болѣе планомѣрной и послѣдовательной тарифной политики и т. д.

Но вопросъ въ томъ, кто долженъ руководить грандіознымъ предпріятіемъ. Извѣстный проектъ г. Полякова созда-

етъ для этой цѣли огромную частную компанію при значительномъ участіи правительства; въ обществѣ же и печати всего больше слышится голосовъ въ пользу выкупа дорогъ казной и передачи ихъ въ государственное управленіе.

Главною подкладкой проекта г. Полякова служитъ мысль, что государство не въ силахъ справиться съ огромною новою задачей, которая будетъ возложена на него переходомъ всей желѣзнодорожной сѣти въ его руки. Чтобы облегчить эту задачу, г. Поляковъ предлагаетъ казнѣ раздѣлить тяготы управленія съ желѣзнодорожными тузами и въ вознагражденіе за такую услугу предоставить послѣднимъ половину дивиденда. Но на какомъ, спрашивается, основаніи мы можемъ ожидать, что предлагаемое г. Поляковымъ оригинальное предпріятіе, въ которомъ акціонеры перемѣшаны съ представителями разныхъ правительственныхъ вѣдомствъ, въ которомъ государство опредѣляетъ размѣръ тарифовъ и норму расходовъ, будетъ дѣйствовать успѣшнѣе, нежели казенное управленіе въ чистомъ его видѣ? Прошлый опытъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ никакъ не можетъ послужить опорою для такого предположенія: современнымъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ приходится дѣйствовать при совершенно иныхъ условіяхъ, нежели какія предположены въ проектѣ, да и результаты-то дѣятельности этихъ Обществъ въ большинствѣ случаевъ таковы, что очень хвастаться ими не приходится. Комбинація, предлагаемая г. Поляковымъ, могла бы еще представляться соблазнительною, если бы она обѣщала какія-нибудь финансовыя выгоды сравнительно съ переходомъ дорогъ въ казенное управленіе. Но вѣдь этого нѣтъ. Капиталъ предполагаемаго Общества можетъ быть составленъ только при непосредственной помощи казны, ибо кто изъ заграничныхъ капиталистовъ пойдетъ въ новое, небывалое предпріятіе, если казна не приметъ на себя обязательства отвѣчать за его недочеты? Проектъ впрочемъ предвидитъ эту трудность и выговариваетъ новому Обществу право обращаться въ случаѣ надобности къ неограниченнымъ позаимствованіямъ изъ государственнаго казначейства. Будутъ ли такія

позаимствованія меньше нынѣшнихъ приплатъ государственнаго казначейства,—судить мудрено; это всецѣло зависитъ отъ характера дѣйствій будущаго Общества, которыхъ предугадать заранѣе нельзя. Авторъ проекта увѣряетъ насъ, что съ переходомъ желѣзныхъ дорогъ въ руки новаго Общества валовой доходъ сѣти начнетъ возрастать по крайней мѣрѣ на 2% въ годъ, а издержки эксплоатаціи, составляющія нынѣ на всей русской сѣти въ среднемъ выводѣ 65%, спустятся постепенно до 45%. Но вѣдь для такихъ увлекательныхъ разсчетовъ ни въ самомъ проектѣ, ни въ появившемся недавно объясненіи г. Полякова не приведено рѣшительно никакихъ подтвержденій. Намъ приходится принимать эти цифры, а въ зависимости отъ нихъ и весь финансовый планъ автора вполнѣ на-вѣру. Можно, конечно, утверждать, какъ это и дѣлаютъ нѣкоторые сторонники проекта, что г. Поляковъ, какъ опытный желѣзнодорожный дѣятель, неспособенъ сдѣлать крупной ошибки; но подобные аргументы личнаго свойства не въ состояніи убѣдить каждаго. Скептики могутъ указать на то, что на трехъ собственныхъ дорогахъ автора расходъ въ послѣдніе годы колебался около 90% валового дохода, причемъ съ теченіемъ времени это отношеніе не улучшалось, а ухудшалось. Могутъ даже сослаться на опытъ всей русской сѣти, на которой процентное отношеніе расхода къ доходу, равнявшееся въ 1873 г. 58%, дошло въ 1877 г. до 63%, а въ 1881 г. до 72%. Не подлежитъ, конечно, никакому сомнѣнію, что сліяніе всѣхъ дорогъ въ однѣхъ рукахъ вызоветъ сокращеніе расходовъ по нѣкоторымъ статьямъ, но какъ велико будетъ оно и не парализуется ли экономія по однѣмъ статьямъ передержками по другимъ, этого никто опредѣлить не можетъ. Притомъ выгоды, происходящія отъ сліянія, не составляютъ какой-нибудь особенности поляковскаго проекта, а въ такой же или еще въ бо́льшей мѣрѣ были бы достигнуты при сосредоточеніи дорогъ въ рукахъ казны.

Тогда какъ г. Поляковъ приглашаетъ Россію пуститься въ туманную область неизвѣстности, правительство ознако-

мило въ послѣднее время публику съ любопытнымъ опытомъ казеннаго завѣдыванія желѣзными дорогами. Въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» опубликовано извлеченіе изъ отчета временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1883 г. Хотя 1883 г. является первымъ годомъ эксплоатаціи рельсовыхъ путей правительствомъ на новыхъ началахъ, съ примѣненіемъ правилъ единства кассы и фактическаго государственнаго контроля надъ оборотами, хотя пять дорогъ, принадлежащихъ правительству, не составляютъ одной общей неразрывной сѣти, но при всемъ томъ результаты эксплоатаціи оказались благопріятны. Чистый доходъ по Харьково-николаевской дорогѣ за 1883 г. оказался на цѣлый милліонъ рублей выше, нежели въ 1882 г., и на 400 тыс. р. выше противъ 1881 г.; по Тамбовско-саратовской жел. дор. чистый доходъ 1883 г. превысилъ доходъ 1882 г. на 90%, а 1881 г. на 130%. Такой результатъ былъ достигнутъ не столько увеличеніемъ валового дохода, который на Харьково-николаевской дорогѣ былъ въ 1883 г. лишь на 489 тыс. р. выше, а на Тамбовско-саратовской дорогѣ даже ниже противъ 1882 г., сколько значительнымъ сокращеніемъ издержекъ. Несмотря на приростъ движенія, на Харьково-николаевской ж. д. издержано на 650,000 р., а на Тамбовско-саратовской на 580,000 руб. менѣе, нежели въ 1882 г., когда обѣ дороги находились въ завѣдываніи частныхъ компаній. Изъ отчета видно, что сокращеніе произошло почти по всѣмъ статьямъ расхода. Такъ, напр., стоимость топлива, составлявшая раньше на Харьково-николаевской дорогѣ по 18,6 к. на версту поѣзда, въ 1883 г. спустилась до 13,7 к.; одна кубическая сажень балласта, стоившая прежде на той же дорогѣ 8 р. 33 к., въ 1883 г. обошлась по 7 р. 75 к., и т. д. Что сокращенія 1883 г. не были случайны, это доказывается фактами эксплоатаціи за 1884 г. и смѣтными предположеніями на 1885 г. Изъ цифръ, приводимыхъ тѣмъ же «Правительственнымъ Вѣстникомъ», видно, что сумма расходовъ на ремонтъ пути и на ремонтъ подвижного состава въ 1884 г. была ниже, нежели въ 1883 г., а по смѣтѣ на

текущій годъ предположена въ еще низшей цифрѣ. Конечно, по одному или двумъ годамъ и по немногимъ дорогамъ еще мудрено дѣлать общія заключенія о свойствахъ казенной эксплоатаціи, но, во всякомъ случаѣ, первые опыты говорятъ въ ея пользу и даютъ основанія считать ее болѣе выгодною и легче осуществимою, нежели измышленія г. Полякова. При чистомъ казенномъ управленіи правительство вѣдаетъ всѣмъ, но зато и отвѣчаетъ за все; въ «Обществѣ же государственныхъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» завѣдываніе дѣломъ будетъ находиться въ рукахъ не-то правительства, не-то частной компаніи. При такомъ порядкѣ чиновники и акціонерные директора естественно будутъ сваливать отвѣтственность другъ на друга. Правда, г. Поляковъ утѣшаетъ читателей тѣмъ, что предлагаемый имъ опытъ можетъ быть сдѣланъ на самый короткій срокъ, на 10—15 лѣтъ; но въ такомъ случаѣ стоитъ ли огородъ городить? Не вѣрнѣе ли выкупить желѣзныя дороги и прямо взять ихъ въ казенное управленіе? Конечно, при настоящемъ нашемъ финансовомъ состояніи это не настолько легкое дѣло, чтобы о немъ можно было говорить съ вольнымъ духомъ; но, во всякомъ случаѣ, оно не труднѣе, нежели осуществленіе плановъ г. Полякова.

---

14. Объ образованіи крупныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и порученіи имъ постройки новыхъ линій. — Статья первая (1891 годъ). — Исторія желѣзнодорожной политики въ Россіи, несмотря на непродолжительное существованіе въ нашей странѣ рельсовыхъ путей, представляетъ смѣну нѣсколькихъ различныхъ и даже противоположныхъ системъ. Извѣстно, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ начато было у насъ государствомъ, которое построило за свой счетъ важнѣйшую изъ нихъ, Николаевскую. Но послѣ Крымской войны правительство прониклось недовѣріемъ къ казеннымъ предпріятіямъ и сразу перешло къ системѣ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній: оно не останавливалось предъ щедрыми пособіями изъ

государственныхъ средствъ, лишь бы только свалить съ себя бремя постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и возложить его на частную предпріимчивость. Господство частныхъ компаній продолжалось болѣе двадцати лѣтъ; но въ началѣ 80-хъ годовъ произошелъ поворотъ въ пользу казеннаго завѣдыванія дорогами: правительство настойчиво принялось за выкупъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ то же время перестало разрѣшать частнымъ компаніямъ постройку новыхъ линій, предпочитая производить ее собственными средствами. Такимъ путемъ въ теченіе какихъ-нибудь десяти лѣтъ въ рукахъ правительства сосредоточилась обширная сѣть, обнимающая въ совокупности цѣлую треть всѣхъ открытыхъ для движенія русскихъ дорогъ.

Въ послѣднее время замѣчаются признаки новой перемѣны въ направленіи политики нашего государства относительно желѣзныхъ дорогъ. Слышно, что правительство предполагаетъ возложить сооруженіе нѣсколькихъ крупныхъ линій на частныя компаніи и даже передать въ ихъ завѣдываніе нѣкоторыя изъ дорогъ, нынѣ принадлежащихъ казнѣ. Отличіе этой новой фазы отъ предшествующаго опыта частной иниціативы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ состоитъ въ томъ, что теперь предполагается передавать постройку и эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ не вновь устраиваемымъ предпріятіямъ, а прежнимъ Обществамъ, пріобрѣтшимъ репутацію достаточной солидности и состоятельности. Въ газетахъ уже давно оглашено о намѣреніи правительства возложить на Московско-рязанскую дорогу постройку обширной линіи отъ Рязани до Казани; а затѣмъ въ настоящее время идутъ переговоры съ Рязанско-козловскою дорогой о передачѣ этой послѣдней принадлежащей казнѣ Козловско-саратовской линіи и предоставленіи ей же продолжить эту дорогу до Уральска; извѣстно также о предстоящемъ соглашеніи правительства съ Курско-кіевскою дорогой относительно постройки новой линіи отъ Курска до Воронежа. Есть слухи и еще о нѣкоторыхъ проектахъ, но содержаніе ихъ пока еще представляется въ туманѣ. Во всякомъ случаѣ уже выше-

изложенныхъ фактовъ достаточно, чтобы убѣдиться, что мы имѣемъ передъ собой не рядъ случайныхъ мѣропріятій, а цѣлую систему.

Условія предполагаемыхъ соглашеній держатся пока въ строгой тайнѣ, и потому было бы преждевременно говорить и даже гадать о нихъ; но главная сущность новой системы достаточно намѣчается уже изъ самаго перечисленія дорогъ, которыхъ касаются изложенные выше слухи. Эта система состоитъ въ передачѣ ранѣе существовавшихъ или вновь сооружаемыхъ малодоходныхъ линій въ завѣдываніе прежнихъ Обществъ, извѣстныхъ высокою доходностью или хорошимъ управленіемъ. Такой порядокъ не представляетъ собой чего-либо новаго, неизвѣданнаго въ практикѣ Западной Европы. Онъ издавна, еще съ самаго начала наполеоновскаго режима, практиковался во Франціи и послѣ непродолжительнаго колебанія въ первое время республики снова нашелъ себѣ широкое примѣненіе въ конвенціяхъ 1883 г. Къ нему же перешла Италія въ 1885 году послѣ неудачныхъ попытокъ водворить у себя казенное завѣдываніе желѣзными дорогами. Нѣчто подобное устроила еще въ началѣ 60-хъ годовъ Голландія, передавъ въ аренду одному частному Обществу принадлежавшія государству желѣзныя дороги съ обязательствомъ выстроить нѣкоторыя новыя линіи. Насколько оправдаютъ себя въ нашей странѣ проектируемыя сліянія, это зависитъ отъ ихъ подробностей, пока еще неизвѣстныхъ, но можно напередъ сказать, что крупныя соединенныя предпріятія принесутъ больше пользы, нежели существовавшій раньше обычай составлять для каждой желѣзной дороги новое отдѣльное самостоятельное Общество. Крупныя желѣзнодорожныя предпріятія имѣютъ уже то преимущество предъ мелкими, что нѣкоторыя издержки,—напримѣръ, расходы по центральному управленію,—ложатся на перевозимые грузы тѣмъ меньшею долей, чѣмъ обширнѣе линія, соединенная въ рукахъ одного предпріятія. Съ другой стороны, нѣсколько разнодоходныхъ дорогъ, будучи эксплоатируемы какъ одно цѣлое, взаимно

застраховываютъ одна другую. Убытки одной линіи или участка уравновѣшиваются прибылями другихъ. Кромѣ того, если постройка новой дороги отдается старому благонадежному Обществу, то это послѣднее, опираясь на свой уже установившійся кредитъ, можетъ легче и на болѣе выгодныхъ условіяхъ отыскать потребный капиталъ. Однако благопріятные результаты могутъ быть достигнуты для страны только въ томъ случаѣ, если новое предпріятіе сольется со старымъ вполнѣ, составитъ съ нимъ одно цѣлое съ общими прибылями и убытками; если же сліяніе совершится по системѣ раздѣльныхъ счетовъ, то выгоды предполагаемой перемѣны значительно сократятся, а можетъ быть, и вовсе исчезнутъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ не достигнется главной цѣли,— взаимнаго вспомоществованія разнодоходныхъ линій.

Можно напередъ предположить, что правительство будетъ стремиться устроить предполагаемое соединеніе на основѣ полнаго сліянія счетовъ; но спрашивается въ такомъ случаѣ, что за разсчетъ богатымъ Обществамъ, получающимъ вѣрные и обильные доходы, соглашаться на предложенія, которыя могутъ сократить ихъ барыши. Разгадка заключается въ одномъ простомъ обстоятельствѣ: правительство имѣетъ право приступить теперь же къ выкупу нѣкоторыхъ изъ нашихъ особенно доходныхъ линій, и за отсрочку этого выкупа старыя Общества согласятся поступиться частью выгодъ, получаемыхъ ими въ настоящее время. Кромѣ того, присоединеніе новой линіи можетъ при нѣкоторыхъ комбинаціяхъ настолько увеличить доходность старой сѣти, что прежнему Обществу явится разсчетъ устроить такую линію, хотя бы она сама по себѣ и была бездоходна. Такъ, напр., участокъ отъ Волги до Уральска, навѣрное, будетъ въ теченіе долгаго времени если не прямо убыточенъ, то безвыгоденъ; но онъ непремѣнно доставитъ главной линіи отъ Саратова до Рязани цѣлую массу грузовъ, которые принесутъ послѣдней гораздо больше дохода, чѣмъ сколько получитъ отъ нихъ самъ вновь сооруженный участокъ. Наконецъ, помимо вышеприведенныхъ соображеній, мало ли какія вы-

годы могутъ быть предоставлены старому Обществу, если будетъ признано нужнымъ заинтересовать его въ сліяніи.

Такимъ образомъ, при предполагаемыхъ сліяніяхъ всегда можетъ быть обезпечена достаточная выгодность сдѣлки для обѣихъ сторонъ—и желѣзнодорожныхъ компаній, и государства. Но такого согласованія интересовъ еще недостаточно для того, чтобы признать сдѣлку цѣлесообразною; нужно еще сравнить создаваемый ею порядокъ съ собственнымъ хозяйствованіемъ казны. Опытъ казеннаго управленія желѣзными дорогами въ нашей странѣ не представляетъ, повидимому, никакихъ поводовъ къ замѣнѣ его какою-либо другою системой; но если правительство имѣетъ причины не желать дальнѣйшаго расширенія казенной сѣти, то слѣдовало бы по крайней мѣрѣ стремиться къ тому, чтобы выгоды, уже достигнутыя благодаря переходу желѣзныхъ дорогъ въ руки государства, не были потеряны при передачѣ ихъ частнымъ компаніямъ. Первая и главная изъ такихъ выгодъ—право свободнаго установленія тарифовъ. Конечно, передавая дорогу въ частныя руки, государство не можетъ сохранить такой же свободы дѣйствій, какую оно имѣетъ на собственныхъ линіяхъ; но отъ него вполнѣ зависитъ обезпечить себѣ въ уступочномъ договорѣ достаточное вліяніе на тарифы, дающее возможность направлять ихъ въ общихъ интересахъ страны. Другимъ существеннымъ пунктомъ мы считаемъ сохраненіе за государствомъ права выкупа передаваемыхъ нынѣ дорогъ на необременительныхъ условіяхъ. Какъ бы искусно ни былъ приноровленъ договоръ къ потребностямъ настоящей минуты, никто не можетъ ручаться, что черезъ пять — десять лѣтъ не измѣнятся жизненныя условія и взгляды. Поэтому отсрочка права выкупа на нѣсколько десятковъ лѣтъ была бы дѣломъ весьма рискованнымъ. Пусть лучше будетъ повышена выкупная сумма, лишь бы только государство сохранило за собой свободу въ случаѣ надобности взять дѣло опять въ свои руки.

15. Объ образованіи крупныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и порученіи имъ постройки новыхъ линій. — Статья вторая (1891 годъ).— Въ обществѣ и печати идутъ теперь оживленные толки о новой комбинаціи, которую предполагаетъ примѣнить наше правительство къ постройкѣ необходимыхъ для страны желѣзныхъ дорогъ. Какъ мы уже не разъ имѣли случай сообщать читателямъ, эта комбинація состоитъ въ предоставленіи постройки новыхъ линій уже существующимъ богатымъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ съ заинтересованіемъ казны въ выгодахъ отъ образуемыхъ такимъ образомъ крупныхъ предпріятій. Въ настоящее время намѣченъ уже цѣлый рядъ подобныхъ сліяній. Такъ, Обществу Московско-рязанской дороги предполагается поручить сооруженіе желѣзнодорожной линіи отъ Рязани до Казани и вѣтвей отъ Коломны до селенія Озеры и отъ Перова до московской скотобойни; Обществу Рязанско-козловской дороги имѣется въ виду отдать постройку линіи отъ станціи Разсказово Козловско-саратовской дороги до Камышина на Волгѣ, узкоколейной дороги отъ слободы Покровской до города Уральска, вѣтвей отъ Лебедяни до Ельца и отъ ст. Богоявленскъ до селенія Сосновки и, кромѣ того, передать въ эксплоатацію принадлежащую казнѣ Козловско-саратовскую дорогу; Обществу Курско-кіевской дороги проектируется поручить постройку Курско-воронежской линіи. Такимъ образомъ, мы имѣемъ передъ собою цѣлую новую систему, которая готовится заступить мѣсто проводившейся до сихъ поръ политики сосредоточенія желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ казны.

Намъ много разъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ приходилось высказываться по вопросу о казенномъ завѣдываніи желѣзными дорогами. Какъ хорошо извѣстно читателямъ, мы всегда являлись сторонниками энергическаго вмѣшательства государства въ желѣзнодорожное дѣло; мы постоянно привѣтствовали расширеніе казенной сѣти и еще недавно имѣли случай высказывать полное сочувствіе переходу въ руки казны Курско-харьковско-азовской дороги; мы неуклонно

стояли на сторонѣ ограниченія желѣзнодорожныхъ монополій, въ особенности въ дѣлѣ назначенія тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ. Произведенный въ послѣдніе годы въ широкихъ размѣрахъ опытъ казеннаго управленія на цѣлой трети русской желѣзнодорожной сѣти ни въ чемъ не измѣнилъ нашихъ взглядовъ по этому предмету: разсмотрѣніе отчетовъ даетъ намъ основаніе думать, что хозяйство нашихъ казенныхъ дорогъ велось въ цѣломъ съ выгодой для страны. Но при всѣхъ достоинствахъ государственной эксплоатаціи дорогъ однако же въ послѣднее время выдвигается обстоятельствами такой вопросъ: не можетъ ли государство сложить съ себя бремя завѣдыванія какою-либо долей желѣзнодорожной сѣти, если въ его рукахъ имѣются способы безъ ущерба для интересовъ казны и страны передать эту долю въ руки частнаго предпріятія или органа мѣстнаго самоуправленія? Мы полагаемъ, что при возможности установить прочныя гарантіи для безубыточнаго съ точки зрѣнія казны и страны веденія дѣла частными Обществами или органами самоуправленія отвѣтъ на поставленный вопросъ скорѣе всего долженъ быть утвердительный. На государствѣ и безъ того лежитъ слишкомъ много обязанностей, между прочимъ по тѣмъ же желѣзнымъ дорогамъ, чтобы ему была надобность ревниво стягивать въ свои руки даже и такія дѣла, которыя съ одинаковой выгодой могутъ выполняться и помимо его. Напримѣръ, въ настоящій моментъ казна владѣетъ цѣлою третью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ многія поступили къ ней въ разоренномъ и неустроенномъ видѣ. Интересы торговли настойчиво требуютъ улучшенія дорогъ и въ особенности снабженія ихъ тѣми нововведеніями въ родѣ зернохранилищъ, элеваторовъ, перевозки въ ссыпную, механическихъ приспособленій для нагрузки и выгрузки, безъ которыхъ нашей странѣ съ каждымъ годомъ становится труднѣе выдерживать конкурренцію на заграничныхъ рынкахъ. А затѣмъ въ ближайшемъ будущемъ казнѣ предстоитъ новое громадное предпріятіе—постройка Сибирской дороги, которая на нѣсколько

лѣтъ сосредоточитъ на себѣ ея заботы и средства. Если при такихъ условіяхъ явилась бы возможность, не поступаясь интересами общаго блага, возложить бремя сооруженія и эксплоатаціи новыхъ дорогъ на какое-либо частное предпріятіе, то отчего не попытать такой исходъ? Весь вопросъ только въ томъ, возможно ли при передачѣ новыхъ дорогъ частнымъ компаніямъ обезпечить въ надлежащей степени выгоды казны и страны? Разсмотримъ съ этой стороны проекты соглашенія казны съ желѣзнодорожными Обществами, ограничиваясь въ настоящій разъ договорами съ Обществами Рязанско-козловской и Московско-рязанской дороги, какъ уже оглашенными въ печати и намъ болѣе извѣстными.

Прежде нежели приступить къ разбору поименованныхъ выше проектовъ, считаемъ нужнымъ сдѣлать одну оговорку. Было бы неправильно сопоставлять выработанные планы передачи новыхъ дорогъ частнымъ Обществамъ съ постройкой тѣхъ же дорогъ самою казной безъ всякихъ перемѣнъ въ существующемъ распредѣленіи желѣзнодорожной собственности. Прибѣгнуть къ этому послѣднему рѣшенію значило бы возложить на плечи казны одни недоборы и ущербы, а барыши предоставить богатымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ. Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно для примѣра бросить взглядъ на разсчеты относительно предположенной постройки Рязанско-казанской линіи. Отъ эксплоатаціи Казанской линіи ожидается ежегодный убытокъ въ суммѣ отъ 450 тысячъ до 550 тысячъ рублей, который въ случаѣ сооруженія дороги казною долженъ цѣликомъ пасть на нее въ прибавокъ къ затратамъ и хлопотамъ по постройкѣ дороги. Но въ то же время, согласно даннымъ того же разсчета, грузы, которые имѣютъ поступить съ новой линіи на Московско-рязанскую дорогу, должны доставить послѣдней около 324 тысячъ рублей въ годъ; богатое Московско-рязанское Общество, какъ извѣстно, съ давнихъ поръ приносящее своимъ акціонерамъ обильные дивиденды, воспользовалось бы упомянутымъ прибавкомъ въ случаѣ постройки Казанской линіи казною, какъ говорится, ни за что, ни про что. Такъ какъ

допустить подобную оплошность, къ сожалѣнію, слишкомъ часто практиковавшуюся въ прежнее время, было бы непростительнымъ грѣхомъ передъ страною, то казнѣ естественно пришлось бы одновременно съ началомъ сооруженія названныхъ новыхъ линій приступить къ выкупу Московско-рязанской и Рязанско-козловской дорогъ. Лишь при этомъ условіи казна могла бы возмѣстить убытки отъ вновь сооружаемыхъ линій усиленіемъ доходовъ на старыхъ дорогахъ. Проектированная теперь передача новыхъ дорогъ старымъ Обществамъ преслѣдуетъ главнымъ образомъ ту же цѣль, которая могла бы быть достигнута выкупомъ,—именно возложеніе ущербовъ отъ новыхъ линій на тѣ предпріятія, которыя получаютъ отъ нихъ барыши.

Слабая сторона новой комбинаціи, сравнительно съ постройкой и эксплоатаціей дорогъ самою казной, состоитъ въ томъ, что ею передается въ руки могущественныхъ частныхъ Обществъ монополія перевозки, которая усиливается еще предоставленіемъ тѣмъ же Обществамъ сооруженія зернохранилищъ, пристаней, подъѣздныхъ путей, а Рязанско-козловской дорогѣ—даже пароходства на Волгѣ. Но самое слово «монополія» врядъ ли можетъ въ наши дни пугать человѣка, сколько-нибудь знакомаго съ дѣломъ. Всякая желѣзная дорога, за весьма немногими исключеніями, есть монополія; наше время обнаруживаетъ неудержимую тенденцію къ созданію монополій и въ другихъ отрасляхъ промышленности. Бороться противъ этого теченія безполезно, такъ какъ концентрація предпріятій въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ представляетъ несомнѣнныя удобства. Такія удобства особенно велики и очевидны въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, гдѣ расширеніе предпріятій влечетъ за собой значительныя сбереженія въ общихъ расходахъ, въ пользованіи подвижнымъ составомъ и въ разныхъ другихъ статьяхъ издержекъ, чѣмъ и объясняется наблюдаемое во всемъ мірѣ поглощеніе мелкихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій крупными. При неизбѣжности этого факта задача государства сводится къ такой постановкѣ монопольныхъ предпріятій,

чтобы они, принося пользу правильнымъ выполненіемъ возложенныхъ на нихъ общественныхъ функцій, въ то же время были лишены возможности причинять странѣ вредъ или лишать ее законно принадлежащихъ ей выгодъ. Главныя опасности, которыми можетъ грозить странѣ монополія частной желѣзнодорожной компаніи, могутъ быть сведены къ слѣдующему. Во-первыхъ, монопольная компанія, пользуясь своимъ исключительнымъ положеніемъ, можетъ угнетать публику высокими тарифами за перевозку и другія услуги; во-вторыхъ, компанія можетъ извлекать изъ предоставленнаго ей монопольнаго дѣла слишкомъ большой доходъ, который при веденіи предпріятія государствомъ поступилъ бы въ руки цѣлаго общества. Можно было бы намѣтить и еще немало неблагопріятныхъ сторонъ, но указанныя представляются самыми главными и существенными. Посмотримъ теперь, насколько и какимъ путемъ предупреждаются или обходятся эти опасности въ проектахъ соглашенія правительства съ Обществами Рязанско-козловской и Московско-рязанской дорогъ.

Въ печать проскользнули слухи, будто возлагаемое на Общества обязательство построить малодоходныя дороги покупается цѣной тарифныхъ льготъ. Если бы это было такъ, если бы Общества выговорили себѣ какія-либо тарифныя привилегіи или изъятія изъ общаго порядка правительственнаго руководительства желѣзнодорожными тарифами, то мы первые самымъ рѣшительнымъ образомъ высказались бы противъ всякаго подобнаго соглашенія. Но дѣло въ томъ, что въ находящихся предъ нашими глазами проектахъ ни о какихъ тарифныхъ льготахъ или изъятіяхъ нѣтъ рѣчи. Въ предположенномъ договорѣ съ Московско-рязанскою дорогой прямо говорится, что «Общество въ отношеніи тарифовъ подчиняется общеустановленному для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ порядку», такъ что ни на какія изъятія нѣтъ ни малѣйшаго намека. Подробнѣе разработанъ вопросъ о тарифахъ въ проектѣ условій съ Обществомъ Рязанско-козловской дороги, которое въ случаѣ утвержденія проекта переимену-

ется въ Общество Рязанско-уральской дороги. Согласно проекту, названное Общество также «подчиняется общеустановленному для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ порядку», съ тѣмъ лишь исключеніемъ, что на узкоколейной Покровско-уральской линіи и на подъѣздныхъ путяхъ отъ Богоявленска къ Сосновкѣ и отъ Лебедяни къ Ельцу предѣльныя нормы тарифовъ на перевозку товаровъ малой скорости установляются въ нѣсколько высшемъ противъ обычнаго у насъ и принятаго для всѣхъ другихъ линій того же Общества размѣрѣ; именно: за товары 1-го класса—по $^1/_8$ коп. вмѣсто $^1/_{12}$ коп.; за товары 2-го класса—по $^1/_{12}$ коп. вмѣсто $^1/_{18}$ к.; за товары 3-го класса—по $^1/_{18}$ коп. вмѣсто $^1/_{24}$ коп. Впрочемъ эти повышенія не распространяются на хлѣбъ, къ которому примѣняется та же предѣльная норма, какъ и на прочихъ дорогахъ, т.-е. $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты, и на соль, руды, туки, минеральное топливо и другіе громоздкіе товары, для которыхъ установлена предѣльная норма въ $^1/_{36}$ к. Нѣкоторое поднятіе предѣльныхъ нормъ для узкоколейныхъ дорогъ, на которыхъ по самому ихъ техническому устройству движеніе не можетъ быть столь же значительнымъ, какъ на линіяхъ съ обычною широкою колеей, представляетъ явленіе вполнѣ естественное и обычно примѣнявшееся и въ другихъ случаяхъ, такъ что на него нѣтъ никакихъ основаній смотрѣть какъ на какую-либо особую льготу. Въ остальныхъ же пунктахъ соглашенія, касающихся тарифовъ, Общество даже само выговариваетъ условіе, чтобы при установленіи всякихъ тарифовъ и правилъ перевозки «для его линій не было дѣлаемо никакихъ исключеній противъ общихъ нормъ и правилъ, устанавливаемыхъ для всей сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ вообще и въ особенности для дорогъ казенныхъ и пользующихся приплатами по гарантіи». Такимъ образомъ, и здѣсь мы опять не видимъ никакихъ льготъ, кромѣ вышеизложеннаго справедливаго изъятія въ пользу узкоколейныхъ дорогъ.

Обращаемся къ вопросу о барышахъ новыхъ компаній отъ эксплоатаціи предоставляемыхъ имъ линій. Въ проектѣ

Рязанско-уральской дороги установляется весьма сложный способъ раздѣла чистаго дохода, сущность котораго состоитъ въ томъ, что новое Общество принимаетъ на себя не только весь рискъ по сооруженію и эксплоатаціи новыхъ линій, вполнѣ сливая счеты по старымъ линіямъ съ новыми немедленно по открытіи послѣднихъ, но и дѣлаетъ казну участницей въ доходахъ, если таковые окажутся за покрытіемъ обязательныхъ платежей и гарантированнаго дохода на акціи. Мы не будемъ входить въ подробности разсчетовъ, предоставляя себѣ высказаться о нихъ въ другой разъ; но думаемъ, что финансовая комбинація, придуманная въ проектѣ, представляетъ достаточныя выгоды для казны. Менѣе выгодно, на нашъ взглядъ, для казны соглашеніе съ Московско-рязанскою дорогой, опубликованное въ «Биржевыхъ Вѣдомостяхъ». Тамъ обезпечено только сліяніе счетовъ новой Казанской линіи со старою, и то наступающее не сразу, а черезъ пять лѣтъ; о раздѣлѣ же доходовъ съ казной нѣтъ рѣчи. Нужно думать, что при болѣе подробномъ разсмотрѣніи проекта будетъ обращено вниманіе на этотъ пробѣлъ.

Конечно, при неизвѣстности будущаго никто не можетъ поручиться, что выработанныя пока условія, которыя представляются въ настоящій моментъ удовлетворительными, окажутся таковыми же и впредь. Но соглашенія принимаютъ на этотъ случай важную предосторожность, которой мы придаемъ особенное значеніе. Они предусматриваютъ въ скоромъ времени возможность выкупа. Право казны выкупить предпріятія вновь образуемыхъ Обществъ наступаетъ съ 1905 года, т.-е. оно откладывается по сравненію съ нынѣ существующимъ срокомъ выкупа (1895 г.) на 10 лѣтъ. Впрочемъ оба Общества, предвидя, что съ присоединеніемъ новыхъ малодоходныхъ линій рентабельность ихъ акцій скорѣе понизится, нежели повысится, выговариваютъ себѣ то условіе, что если выкупъ послѣдуетъ ранѣе 1915 года, то сумма его не можетъ быть меньше той, которая причиталась бы Обществу въ случаѣ выкупа дороги на срокъ 1-го января 1891 года.

Изъ представленнаго краткаго обзора условій, на которыхъ предполагается образовать новыя крупныя Общества, видно, что въ нихъ, повидимому, приняты во вниманіе всѣ главные интересы казны и страны. Конечно, впрочемъ все сказанное справедливо лишь при томъ предположеніи, если проекты, находившіеся въ нашихъ рукахъ, не потерпятъ въ дальнѣйшемъ своемъ ходѣ никакихъ измѣненій и если тотъ надзоръ надъ технической стороной желѣзныхъ дорогъ и ихъ тарифами, котораго послѣ долгихъ усилій удалось добиться правительству, неуклонно удержится и на будущее время.

---

16. Объ образованіи крупныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и порученіи имъ постройки новыхъ линій. — Статья третья (1893 г.). — Система крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, поощряемая въ послѣднее время нашимъ правительствомъ, получила недавно новое расширеніе и подкрѣпленіе. На прошлой недѣлѣ опубликованъ уставъ «Общества Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ», Высочайше утвержденный 15-го іюня. Это Общество образуется изъ сліянія нынѣ существующихъ Грязе-царицынской и Козловско-воронежско-ростовской желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, ему передаются въ аренду казенныя Орловско-грязская и Ливенская дороги и поручается постройка и эксплоатація новой желѣзнодорожной линіи отъ Балашова къ Харькову съ вѣтвями къ одной изъ станцій Курско-харьковско-азовской или Донецкой желѣзныхъ дорогъ и къ слободѣ Калачу Богучарскаго уѣзда. Такимъ образомъ, новое Общество будетъ имѣть въ своемъ распоряженіи на юго-востокѣ Россіи цѣлую сплошную сѣть желѣзныхъ дорогъ протяженіемъ приблизительно въ 2,500 верстъ. Отнынѣ всѣ рельсовые пути востока и юго-востока Россіи будутъ принадлежать тремъ могущественнымъ компаніямъ—Обществу Московско-казанской жел. дор., Обществу Рязанско-уральской жел. дор. и новому Обществу Юго-восточныхъ дорогъ.

Что̀ заставляетъ наше правительство одною рукой выкупать рельсовые пути изъ частнаго владѣнія въ казенную собственность, какъ это, напримѣръ, только на-дняхъ было осуществлено съ Донецкою каменноугольною дорогой, а другою рукой отдавать принадлежащія казнѣ линіи въ руки частныхъ Обществъ и упрочивать существованіе послѣднихъ чрезъ превращеніе ихъ въ крупныя компаніи? Мотивы здѣсь, конечно, тѣ же, которые побудили въ свое время французское правительство слить мелкія желѣзнодорожныя линіи въ нѣсколько громадныхъ Обществъ, раздѣлившихъ между собой всю страну,—которые и въ другихъ странахъ Европы, кромѣ Франціи, привели постепенно къ водворенію крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній на развалинахъ прежнихъ небольшихъ предпріятій. Система крупныхъ компаній, когда она прилагается къ сплошной сѣти, влечетъ за собой значительную экономію въ расходахъ эксплоатаціи. Сокращеніе дорого оплачиваемаго персонала общаго управленія, бо́льшая систематичность и единство плана въ распредѣленіи подвижного состава, болѣе широкая постановка тарифной политики,—все это непремѣнно сопровождается сокращеніемъ расходовъ и поднятіемъ доходовъ въ крупныхъ предпріятіяхъ. Большая выгодность крупнаго производства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, совершенно очевидная съ теоретической точки зрѣнія, вполнѣ подтверждена многолѣтнимъ опытомъ всѣхъ странъ и составляетъ причину повсемѣстно замѣчаемой концентраціи мелкихъ дорогъ въ рукахъ или государства, или огромныхъ частныхъ компаній, но въ случаѣ, подобномъ настоящему, имѣетъ важное значеніе еще другая цѣль. Поощряя сліяніе нѣсколькихъ разнодоходныхъ предпріятій, государство имѣетъ въ виду покрыть недочеты маловыгодныхъ дорогъ избытками богатыхъ линій. Эта задача пріобрѣтаетъ особую важность, когда имѣется въ виду поручить возникающимъ крупнымъ компаніямъ сооруженіе новыхъ дорогъ, въ которыхъ ощущается надобность страной,—дорогъ, обыкновенно на первое время не приносящихъ достаточнаго дохода. Этимъ послѣднимъ моти-

вомъ руководствовалось, какъ извѣстно, французское правительство, возлагая на образованныя имъ крупныя компаніи одновременно съ передачей имъ высокодоходныхъ линій старой сѣти обязательство построить цѣлый рядъ менѣе выгодныхъ дорогъ такъ-называемой новой сѣти. На подобныхъ же условіяхъ наше правительство вызвало къ жизни два года тому назадъ Общества Московско-казанской и Рязанско-уральской дороги, поручивъ первому изъ нихъ сооруженіе желѣзной дороги отъ Рязани до Казани, а второму отъ Саратова до Уральска и отъ Тамбова до Камышина. Во всѣхъ подобныхъ случаяхъ источниковъ средствъ для покрытія недочетовъ по вновь сооружаемымъ дорогамъ служатъ избытки дохода старыхъ линій, которые иначе поступали бы въ карманъ акціонеровъ. Вступая въ подобную сдѣлку, правительство освобождаетъ себя отъ хлопотъ и расходовъ по сооруженію новыхъ линій; что же касается до владѣльцевъ старыхъ дорогъ, то и они большею частью не остаются въ накладѣ отъ такого соглашенія, такъ какъ усиленіе движенія по старымъ дорогамъ, происходящее отъ передачи грузовъ съ вновь сооружаемыхъ линій обыкновенно, хотя и не сразу, покрываетъ недочеты по эксплоатаціи вновь построенныхъ линій.

Изложенныя соображенія, объясняющія повсемѣстное появленіе крупныхъ компаній, примѣняются и къ настоящему случаю. Обѣ сливаемыя линіи, Грязе-царицынская и Козловско-воронежско-ростовская, принадлежатъ къ числу дорогъ съ довольно высокою доходностью. Козловско-воронежско-ростовская желѣзная дорога выручала въ послѣдніе годы валового дохода до 12,500 руб. на версту, а Грязе-царицынская до 12,200 р. на версту. Но въ чистомъ доходѣ той и другой дороги, въ зависимости отъ характера эксплоатаціи, оказывается крупная разница. Тогда какъ на Грязе-царицынской дорогѣ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ очищался дивидендъ отъ 8 до 10 руб. на акцію, которой номинальная стоимость равнялась 125 рублямъ металлическимъ, по Козловско-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ казнѣ приходится дѣ-

лать приплаты по гарантіи облигацій; такъ, напримѣръ, въ прошломъ году чистая выручка Козловско-воронежско-ростовской дороги составила всего 58,000 руб., и казнѣ пришлось приплатить изъ своихъ средствъ по облигаціямъ нѣсколько милліоновъ рублей. Сліяніе счетовъ двухъ названныхъ дорогъ дастъ возможность покрывать недочетъ по одной линіи доходами другой и такимъ образомъ избавить казну отъ значительнаго риска. Но что еще важнѣе,—на Общество Юго-восточныхъ дорогъ возлагается обязанность соорудить Балашовско-харьковскую дорогу съ вѣтвями и въ случаѣ недостачи доходовъ послѣдней покрывать дефицитъ изъ своихъ средствъ. Наконецъ, нѣкоторую выгоду для казны представляетъ и то, что за аренду Орловско-грязской и Ливенской дорогъ она будетъ получать съ Общества 1,500,000 руб. въ годъ (съ 1896 года, а до того времени 1,000,000 р. и 1,200,000 р.), тогда какъ чистый доходъ по названнымъ линіямъ за послѣднія семь лѣтъ не превышалъ 960,000 р. Чтобы обезпечить казнѣ достиженіе означенныхъ выгодъ, уставъ Общества Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ устанавливаетъ сложный и своеобразный способъ распредѣленія получаемаго Обществомъ чистаго дохода. Основная мысль этого распредѣленія заключается въ томъ, что за акціонерами Грязе-царицынской дороги обезпечивается получавшійся ими до настоящаго времени средній дивидендъ въ 9 р. на акцію и сверхъ того имъ предоставляется 20% излишка, остающагося за отчисленіемъ акціонерамъ означеннаго дивиденда. На основаніи утвержденнаго устава, изъ чистаго дохода Общества Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ будутъ производиться отчисленія въ слѣдующей постепенности: 1) сумма, потребная на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ Общества, какъ первоначальнымъ, выпущеннымъ нынѣ сливаемыми Обществами, такъ и дополнительнымъ, предстоящимъ къ выпуску для сооруженія новой дороги съ вѣтвями; 2) арендная плата за Орловско-грязскую и Ливенскую желѣзныя дороги; 3) отчисленія въ запасный капиталъ и на погашеніе акцій; 4) дивидендъ

на акціи въ размѣрѣ до 9 рублей на каждую; 5) погашеніе долговъ правительству; 6) изъ остающагося затѣмъ излишка одна пятая часть отчисляется акціонерамъ, а четыре пятыхъ обращаются въ доходъ казны.

Изложенныя условія нельзя не признать достаточно выгодными съ общегосударственной точки зрѣнія. Всего важнѣе здѣсь то обстоятельство, что счета соединяемыхъ дорогъ сливаются немедленно и что сумма, требующаяся на уплату процентовъ и погашенія какъ по старымъ, такъ и по новымъ облигаціямъ Общества, отчисляется первою изъ чистаго дохода. При прежнихъ сліяніяхъ обыкновенно установлялся періодъ въ нѣсколько лѣтъ, въ теченіе котораго счета вновь сооружаемыхъ линій должны были вестись отдѣльно, не затрогивая собою доходовъ старыхъ дорогъ. Въ новомъ уставѣ мы не встрѣчаемъ этой невыгодной для казны оговорки. Другимъ важнымъ нововведеніемъ можно считать ограниченіе дивиденда на акціи нынѣшнимъ 9-рублевымъ размѣромъ; акціонеры могутъ не получать своихъ 9 рублей, въ случаѣ, если доходы Общества окажутся недостаточными на уплату по облигаціямъ и на взносъ условленной платы за арендуемыя казенныя дороги; но какъ бы ни поднимались доходы Общества, дивидендъ акціонеровъ не можетъ быть выше 9 рублей и скромнаго $20^0/_0$-наго излишка сверхъ этой суммы. Вся прибавка дохода надъ нынѣшними его размѣрами, которая можетъ ожидаться въ будущемъ отъ проведенія предположенныхъ линій, равно какъ отъ естественнаго роста движенія, будетъ поступать почти цѣликомъ въ руки правительства. Такимъ образомъ, по сравненію съ выкупомъ Грязе-царицынской дороги въ свои руки и съ проведеніемъ Балашовско-харьковской линіи за собственный счетъ казна поступается лишь одною пятой довольно сомнительнаго, по крайней мѣрѣ на первое время, излишка, ожидаемаго за покрытіемъ процентовъ и погашенія на капиталы желѣзныхъ дорогъ, но зато перекладываетъ на новыя Общества значительную долю риска по гарантіи капиталовъ въ передаваемыхъ ему линіяхъ.

Одно могло бы, быть можетъ, представить въ будущемъ нѣкоторую опасность. Новое могущественное Общество, примыкая въ нѣсколькихъ пунктахъ къ линіямъ, эксплоатируемымъ казной, могло бы пойти наперекоръ намѣреніямъ правительства въ дѣлѣ тарифной политики или въ другихъ отношеніяхъ. Правда, уставъ Общества заключаетъ въ себѣ цѣлый рядъ оговорокъ, обезпечивающихъ вмѣшательство государства въ разныя отрасли эксплоатаціи; правда, общее наше желѣзнодорожное законодательство при современной его постановкѣ открываетъ для государства широкій путь къ разностороннему воздѣйствію на желѣзныя дороги въ общественномъ интересѣ; но никакой опытъ и никакое человѣческое предвидѣніе не могутъ предусмотрѣть разнообразныхъ осложненій и столкновеній интересовъ желѣзныхъ дорогъ и страны, которыя могутъ имѣть мѣсто въ будущемъ, при совершающихся въ наши дни быстрыхъ переворотахъ въ промышленной жизни народовъ. Въ виду подобныхъ метаморфозъ сосредоточеніе всей желѣзнодорожной сѣти въ рукахъ государства является, конечно, самымъ вѣрнымъ и надежнымъ средствомъ къ обезпеченію интересовъ цѣлаго. Но есть способъ и при передачѣ желѣзныхъ дорогъ въ руки частныхъ предпріятій въ значительной степени устранить рискъ, вытекающій изъ этой системы. Такой способъ заключается въ выработкѣ выгодныхъ и легко осуществимыхъ условій выкупа частныхъ дорогъ. Когда наше правительство съ легкой руки наполеоновской Франціи вводило въ уставы желѣзныхъ дорогъ условіе о выкупѣ на основаніи капитализаціи чистаго дохода за семь лѣтъ, съ исключеніемъ годовъ менѣе доходныхъ да съ оговоркой, что доходъ, принимаемый для выкупа, не можетъ быть меньше дохода послѣдняго года, то право казны на выкупъ дорогъ во многихъ случаяхъ становилось почти-что номинальнымъ, такъ какъ отъ нея требовались такія жертвы, которыхъ она не могла бы возложить на себя безъ крайняго риска. Новый уставъ Общества Юго-восточныхъ дорогъ, — нужно сказать это къ чести его составителей,—принялъ въ разсчетъ

опыты прежнихъ лѣтъ и въ значительной степени облегчилъ условія выкупа. Въ отличіе отъ прежнихъ концессій, въ уставѣ новаго Общества выкупная сумма зависитъ не отъ величины чистаго дохода, а только отъ прибыли, получаемой акціонерами, и притомъ безъ принятія въ разсчетъ, какъ это обыкновенно практиковалось доселѣ, суммы дохода послѣдняго передъ выкупомъ года, а только средней прибыли за пять лѣтъ. Если мы припомнимъ, что прибыль акціонеровъ опредѣляется нынѣ существующимъ дивидендомъ на акціи въ размѣрѣ 9 р. да кромѣ того одною пятою частью излишка дохода, превышающаго означенный дивидендъ, то мы должны будемъ придти къ выводу, что въ любой моментъ будущаго времени казнѣ потребуется для выкупа предпріятія почти-что та же сумма, какую она израсходовала бы въ настоящее время, если бы пожелала пріобрѣсти въ свои руки Грязе-царицынскую линію. Болѣе выгодныя условія выкупа въ виду существующаго устава Грязе-царицынской дороги мудрено было бы и придумать. Объ одномъ нельзя не пожалѣть, что право правительства на выкупъ наступаетъ лишь черезъ 13 лѣтъ, именно съ 1-го января 1906 года: за эти годы при быстротѣ движенія современной экономической жизни можетъ утечь много воды. Но указанный недостатокъ въ уставѣ Юго-восточныхъ дорогъ является общимъ со всѣми новыми концессіями. Мы думаемъ, что правительство при большей настойчивости съ его стороны имѣло бы возможность выговорить себѣ право выкупить дорогу если не во всякое время, то черезъ срокъ болѣе короткій, нежели 13 лѣтъ.

II. Казенное желѣзнодорожное хозяйство.

1. О желательности казенной постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ (1876 годъ).— Важнымъ событіемъ послѣднихъ дней были торги на Донецкую желѣзную дорогу. Читателямъ извѣстно, что по

этимъ торгамъ низшая цѣна предложена была г. Мамонтовымъ, за которымъ, слѣдовательно, и должно остаться сооруженіе дороги. Такимъ образомъ, вопросъ о Донецкомъ пути могъ бы, при обычномъ теченіи дѣлъ, считаться почти поконченнымъ, но вдругъ является помѣха: въ Петербургѣ, по словамъ газетъ, упорно распространяется слухъ, что при торгахъ были допущены серьезныя неправильности и злоупотребленія; предполагаютъ стачку конкуррентовъ; говорятъ о неправильномъ устраненіи нѣкоторыхъ соискателей; подозрѣваютъ даже, будто нѣкоторыя лица, участвовавшія въ торгахъ, были подставными, въ дѣйствительности же торговалось одно лицо, занимающее высокій постъ въ желѣзнодорожной администраціи. Въ настоящее время трудно, конечно, рѣшить, представляютъ ли эти слухи только отголосокъ раздраженныхъ самолюбій потерпѣвшихъ неудачу конкуррентовъ, или же въ основѣ ихъ лежатъ дѣйствительные факты; но, во всякомъ случаѣ, состоявшіеся торги, если вѣрить извѣстію, сообщенному въ телеграммѣ «Московскихъ Вѣдомостей», рѣшено признать недѣйствительными и назначить новые, пригласивъ къ участію въ нихъ иныхъ лицъ. Слѣдовательно, осуществленіе Донецкаго пути само собой оттянется еще на нѣкоторое время и, судя по промежутку, отдѣлявшему первые торги отъ вторыхъ, на время не короткое.

Судьба послѣднихъ торговъ невольно наводитъ на серьезныя размышленія. У насъ уже давно практикуется система постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ путемъ частныхъ компаній. Напуганное неудачей нѣсколькихъ сооруженій, государство передало все желѣзнодорожное дѣло въ руки частной иниціативы. Но практика показала, что желѣзнодорожное хозяйство въ рукахъ акціонерныхъ компаній страдаетъ множествомъ крупныхъ недостатковъ, устранить которые было необходимо въ интересахъ страны. Государству нельзя было обойтись безъ серьезнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло. И вотъ прежде всего государство цѣликомъ беретъ на себя представляющую всего болѣе

соблазновъ операцію частныхъ компаній—реализованіе капиталовъ. Тогда какъ въ прежнее время желѣзнодорожныя Общества или отдѣльные концессіонеры сами заботились о пріисканіи капиталовъ, нынѣ эту заботу приняло на себя правительство. Но дѣло не ограничилось этимъ. Водворившаяся система сооруженія дорогъ чрезъ сдачу ихъ по оптовому подряду открывала широкое поле незаконной наживѣ даже помимо разныхъ сдѣлокъ съ банкирами при выпускѣ бумагъ. Оптовые подрядчики сдѣлались могущественными распорядителями тѣхъ самыхъ акціонерныхъ Обществъ, которыя должны были бы контролировать исправность выполненія подряда. Отсюда являются попытки государства гарантировать такой составъ акціонерныхъ Обществъ, при которомъ могъ бы существовать надъ подрядами дѣйствительный контроль. Въ 1874 г. былъ сдѣланъ опытъ образованія желѣзнодорожныхъ Обществъ путемъ публичной подписки, но подписка превратилась въ борьбу нѣсколькихъ заранѣе извѣстныхъ концессіонеровъ и окончилась побѣдой нѣсколькихъ изъ нихъ, съ тѣмъ только отличіемъ отъ прежняго времени, что пріобрѣтеніе постройки въ свои руки обошлось побѣдителямъ нѣсколько дороже. Неудача публичной подписки привела къ новому опыту—къ устройству конкурренціи на постройку дороги между извѣстнымъ числомъ лицъ, представляющихся правительству особенно благонадежными. Торги на Донецкую дорогу, если только справедливы приведенные выше слухи, заставляютъ разочароваться и въ этомъ способѣ. Не говоря уже о возможности разныхъ стачекъ и замаскированныхъ вліяній, этотъ способъ имѣетъ уже то неудобство, что вслѣдствіе ограниченности числа соискателей неизбѣжно поднимается самая цѣна постройки. И дѣйствительно, низшая цѣна на послѣднихъ торгахъ по Донецкой дорогѣ на четыре слишкомъ милліона превысила низшую цѣну на первыхъ торгахъ. Устраненіе нѣсколькихъ конкуррентовъ подняло строительный капиталъ почти на 23% противъ прошлогоднихъ предложеній.

Неудобство двухъ противоположныхъ по своему характеру попытокъ гарантировать выгодность и исправность сооруженія дорогъ и извѣстная всѣмъ трудность установить дѣйствительный контроль надъ эксплоатаціей при господствующей системѣ частныхъ компаній невольно приводятъ къ мысли о своевременности опыта постройки и эксплоатаціи дорогъ самимъ государствомъ. Теперь повсюду въ Западной Европѣ начинаетъ исчезать недовѣріе къ государственному хозяйству въ области желѣзныхъ дорогъ; Германія и Италія стремятся стянуть рельсовые пути въ рукахъ государства, и даже въ самой Англіи подобная же мысль находитъ все больше сторонниковъ. Продолжительный опытъ бельгійскихъ и нѣмецкихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ показалъ, что государство отнюдь не худшій хозяинъ, нежели частныя компаніи съ ихъ постоянно мѣняющимся составомъ, съ ихъ погоней за дивидендами и,—что́ главное,—съ фактической безконтрольностью ихъ управленія. Но, даже не затрогивая въ примѣненіи къ Россіи вопроса о сравнительномъ достоинствѣ государственныхъ и частныхъ дорогъ вообще, нельзя не признать преимуществъ государственной эксплоатаціи именно по отношенію къ Донецкой линіи.

Извѣстно, что Донецкая дорога имѣетъ главнымъ своимъ назначеніемъ поднять каменноугольный и сродный съ нимъ промыслы въ мѣстности, по которой она проходитъ. Стремиться къ этой цѣли заставляетъ Россію не одно желаніе пустить въ оборотъ естественныя богатства Донецкаго бассейна, лежащія нынѣ безъ пользы въ нѣдрахъ земли, но и другія, еще болѣе важныя цѣли. Расширеніе каменноугольнаго производства обѣщаетъ положить предѣлъ эпидемическому истребленію лѣсовъ, которое грозитъ сдѣлать насъ жертвами холода и даже голода по связи его съ засухами. Успѣшный ходъ каменноугольнаго дѣла способенъ, далѣе, вызвать къ жизни множество промысловъ и создать новое обширное поприще народному труду. Единственный путь, которымъ желѣзная дорога можетъ вести къ достиженію этихъ цѣлей, есть удешевленіе провоза грузовъ. Поэтому

судьба каменноугольнаго производства, а затѣмъ лѣсоводства и мануфактурнаго дѣла существенно зависитъ отъ того, до какой степени пониженія возможно будетъ новой дорогѣ довести свой тарифъ. Мы не можемъ назвать въ Россіи другой линіи, которой значеніе для страны было бы столь важно и притомъ до такой степени сводилось къ высотѣ провозной платы.

Едва ли можно спорить противъ того положенія, что государственная дорога при равенствѣ всѣхъ прочихъ условій можетъ безъ ущерба для казны держать свои тарифы гораздо ниже, нежели частныя компаніи. Во-первыхъ, государству не нужно дивидендовъ: дорога становится уже выгодною для страны, какъ скоро она покрываетъ расходы эксплоатаціи и процентъ на капиталъ, ибо въ такомъ случаѣ въ барышѣ остаются всѣ косвенныя вліянія дороги на производство. Слѣдовательно, государство имѣетъ полную возможность отказаться отъ чистаго дохода дороги и обратить его на пониженіе тарифовъ. Далѣе, государство можетъ съ выгодой для себя держать тарифы даже ниже той нормы, при которой покрывались бы издержки производства, на что́ никогда не рѣшится по доброй волѣ частная компанія. Дѣло въ томъ, что государство имѣетъ дорогу въ своихъ рукахъ не на годъ, на два, какъ обыкновенно покупаютъ акціи частныя лица, а навсегда. Ему важно не то, чтобы дорога стала окупаться сейчасъ же, а то, чтобы она окупилась возможно обильнѣе, хотя бы и по истеченіи болѣе продолжительнаго срока. Поэтому государству выгодно допустить какое угодно пониженіе тарифа, если только существуетъ увѣренность, что это отразится приращеніемъ производства, которое съ избыткомъ покроетъ въ будущемъ временные убытки. Ни на что подобное частныя компаніи неспособны уже потому, что минутнымъ владѣльцамъ ихъ акцій нуженъ только текущій дивидендъ и нѣтъ никакого дѣла до будущаго поколѣнія. Но что́ еще важнѣе,—государство можетъ нести убытки отъ желѣзныхъ дорогъ, оставаясь въ то же время вообще въ большомъ барышѣ, что́

опять, очевидно, невозможно для частнаго Общества. Чѣмъ ниже будетъ тарифъ дороги, тѣмъ значительнѣе разовьется каменноугольное производство и другіе промыслы. Но промышленныя занятія доставляютъ доходъ государству въ видѣ разнаго рода налоговъ. Коль скоро приращеніе доходовъ отъ промысловъ будетъ или болѣе, или по крайней мѣрѣ равно суммѣ убытковъ, причиняемыхъ дорогой вслѣдствіе пониженія тарифа, государство опять имѣетъ возможность не обращать вниманія на эти убытки. То же самое нужно сказать относительно того случая, когда пониженные тарифы могутъ чрезъ удешевленіе угля сдѣлать для государства излишними заботы по охраненію лѣсовъ.

Такимъ образомъ, въ примѣненіи къ Донецкой дорогѣ мы въ правѣ были бы ожидать отъ государственнаго хозяйства политики, болѣе согласной съ общими требованіями народнаго хозяйства, нежели отъ частныхъ концессіонеровъ. Но если теперь уже поздно разсуждать о судьбѣ Донецкой дороги, то по крайней мѣрѣ желательно, чтобы въ будущемъ уставѣ новаго акціонернаго Общества было оставлено достаточно простора для огражденія справедливыхъ интересовъ страны.

---

2. Выкупъ желѣзныхъ дорогъ государствомъ въ Пруссіи (1883 годъ).—Въ настоящее время завершается въ Германіи одна изъ важнѣйшихъ народно-хозяйственныхъ реформъ,—именно выкупъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ государствомъ. Въ первыхъ числахъ іюня прусское правительство сдѣлало шести желѣзнодорожнымъ компаніямъ предложеніе объ уступкѣ принадлежащихъ имъ предпріятій государству. Послѣ перехода этихъ линій къ правительству операцію выкупа желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи можно считать оконченною, такъ какъ затѣмъ въ рукахъ частныхъ компаній останется лишь нѣсколько небольшихъ линій чисто мѣстнаго характера. Чтобы выяснить значеніе этого заключительнаго акта выкупной операціи, необходимо припомнить предшествующій ея ходъ.

До конца 70-хъ годовъ въ Пруссіи существовала смѣшанная система завѣдыванія желѣзнодорожными предпріятіями. Большая часть желѣзнодорожныхъ линій принадлежала частнымъ компаніямъ; но въ то же время около 6,000 километровъ были построены и эксплоатировались казной. Такая система не представляла крупныхъ неудобствъ, пока сѣть рельсовыхъ путей была разбита на нѣсколько десятковъ самостоятельныхъ предпріятій, которыя взаимнымъ соперничествомъ препятствовали какому-либо одному изъ нихъ пріобрѣсти чрезмѣрную власть въ своемъ районѣ. Между тѣмъ къ концу 70-хъ годовъ въ Германіи, по примѣру другихъ странъ, стало обнаруживаться стремленіе къ сліянію мелкихъ желѣзнодорожныхъ компаній въ крупныя предпріятія, сосредоточивающія въ своихъ рукахъ монополію перевозки въ цѣлыхъ обширныхъ частяхъ страны. Опасеніе, что эта монополія можетъ быть употреблена могущественными компаніями во вредъ интересамъ публики, поддержала давно уже популярную въ Германіи мысль о передачѣ всего желѣзнодорожнаго дѣла государству. Нужно впрочемъ замѣтить, что этотъ планъ былъ новостью для одной только Пруссіи, такъ какъ изъ числа другихъ германскихъ государствъ Баварія, Виртембергъ и Баденъ издавна имѣли только государственныя желѣзныя дороги, а Саксонія въ послѣднее время дополнила свою прежнюю сѣть казенныхъ дорогъ покупкой остававшихся частныхъ. Такимъ образомъ, центръ тяжести германскаго желѣзнодорожнаго вопроса находился именно въ предѣлахъ Пруссіи.

Попытки провести въ жизнь идею о государственномъ управленіи желѣзными дорогами были сдѣланы прусскимъ правительствомъ еще въ 1876 г., когда имъ внесенъ былъ на обсужденіе палатъ законъ объ уступкѣ Германской имперіи права собственности и другихъ правъ на желѣзныя дороги, принадлежащихъ прусскому государству. Сильная борьба мнѣній въ прусской палатѣ депутатовъ заставила правительство отсрочить на нѣсколько лѣтъ рѣшеніе желѣзнодорожнаго вопроса; но затѣмъ въ 1879 г. этотъ

вопросъ всплылъ снова благодаря энергической иниціативѣ Майбаха, главы новаго министерства публичныхъ работъ, которое въ томъ же году выдѣлилось изъ прежняго министерства торговли. Майбахъ немедленно по вступленіи въ министерство завелъ переговоры съ Обществами трехъ крупныхъ и важныхъ желѣзныхъ дорогъ,—Берлино-штеттинской, Магдебурго-гальберштадтской и Кёльно-минденской,—объ уступкѣ ихъ предпріятій государству. Эти переговоры были поведены настолько успѣшно, что въ концѣ того же 1879 г. правительство было уже въ состояніи представить палатѣ депутатовъ подробный проектъ перехода въ казну означенныхъ дорогъ. Хотя этотъ проектъ вызвалъ обширныя пренія, но въ концѣ-концовъ онъ былъ принятъ значительнымъ большинствомъ голосовъ въ обѣихъ палатахъ прусскаго парламента. Успѣхъ перваго опыта побудилъ правительство войти черезъ два мѣсяца въ палаты съ дополнительнымъ предложеніемъ о выкупѣ еще четырехъ дорогъ,—Рейнской, Берлино-потсдамо-магдебургской, Гамбургской и Майно-везерской. Этотъ проектъ, составляющій въ сущности лишь продолженіе перваго, былъ принятъ палатами почти безъ возраженій. Такимъ путемъ въ концѣ 1879 и въ началѣ 1880 г. прусская казна пріобрѣла 5,068 километровъ желѣзныхъ дорогъ. Послѣ этого расширенія сѣть прусскихъ казенныхъ дорогъ сосредоточила въ себѣ всѣ главныя линіи, ведущія къ портамъ Нѣмецкаго и Балтійскаго морей, вслѣдствіе чего правительство пріобрѣло вліяніе на всѣ важныя съ торгово-политической стороны отрасли перевозки. Посмотримъ же, на какихъ условіяхъ совершилось упомянутое преобразованіе.

Особенность соглашеній прусскаго правительства съ желѣзнодорожными компаніями состояла въ томъ, что собственность на дороги переходила къ казнѣ не сразу; въ самый же моментъ заключенія договоровъ правительству передавалось только распоряженіе хозяйствомъ и эксплоатаціей дорогъ. Казна принимала на себя всѣ лежавшіе на компаніи платежи по облигаціямъ и другимъ долгамъ, акціонерамъ

же обязывалась выплачивать опредѣленную ренту. Высота ренты, на которую получали право акціонеры, зависѣла отъ финансоваго положенія и стоимости имущества предпріятій и была поэтому различна для каждой дороги. Такъ, акціонеры Кёльно-минденской дороги пріобрѣли ренту въ $6^0/_0$ на нарицательную стоимость акцій, а владѣльцы Берлино-потсдамо-магдебургской линіи—только въ $4^0/_0$. Но, ограничившись на первый разъ только пріемомъ частныхъ дорогъ въ свое завѣдываніе, прусская казна приняла мѣры къ постепенному переходу ихъ въ полную ея собственность. Съ этою цѣлью казна выговорила себѣ право по истеченіи извѣстнаго срока предложить владѣльцамъ акцій обмѣнять эти послѣднія на облигаціи государственнаго долга по такому разсчету, чтобы доходъ съ полученныхъ облигацій равнялся и даже нѣсколько превышалъ гарантированную ренту на акціи. Эта послѣдняя прибавка сдѣлана была съ тою цѣлью, чтобы сильнѣе расположить владѣльцевъ акцій къ своевременному ихъ обмѣну на государственныя бумаги. При первой покупкѣ разсчетъ былъ сдѣланъ по курсу 93 за 100 на $4^0/_0$-ныя бумаги. По истеченіи срока, назначеннаго для обмѣна акцій, обыкновенно годового, казна, сосредоточивъ въ своихъ рукахъ большинство акцій, приступаетъ къ ликвидаціи частныхъ компаній. Въ случаѣ обмѣна акцій упомянутыхъ дорогъ государственный долгъ Пруссіи долженъ былъ увеличиться на 1,846,000,000 марокъ, т.-е. на сумму, которая въ $1^1/_2$ раза превышаетъ размѣръ прусскаго государственнаго долга.

Изложенная операція представляла собой лишь первый, хотя и самый трудный шагъ къ осуществленію задачи, поставленной прусскимъ правительствомъ. Опытъ перваго же года управленія вновь пріобрѣтенными дорогами показалъ, что расширеніе сѣти казенныхъ линій не потребовало какихъ-либо новыхъ жертвъ со стороны государства, но даже увеличило его доходъ. Съ другой стороны, оставшіяся частныя компаніи, владѣя отдѣльными разбросанными линіями и находясь поэтому въ полной зависимости отъ казенныхъ

дорогъ, сознавали невозможность дальнѣйшаго существованія въ такомъ видѣ и хлопотали только о томъ, чтобы съ возможною выгодой передать свои предпріятія въ казну. Такое положеніе дѣлъ открывало прусскому правительству возможность продолжать начатое дѣло. Въ январѣ 1882 года было внесено въ палату депутатовъ предложеніе, принятое почти безъ преній, о выкупѣ еще семи дорогъ, въ томъ числѣ Берлино-ангальтской, важной по своему положенію, и Горно-мархійской, первой изъ частныхъ дорогъ по протяженію и количеству перевозки.

Предложеніе, сдѣланное три недѣли тому назадъ новымъ шести частнымъ дорогамъ, считается въ компетентныхъ сферахъ послѣднею стадіей обширнаго дѣла, предпринятаго прусскою казной. Въ числѣ этихъ шести линій особенную важность имѣютъ Верхне-силезская, обладающая высшею во всей германской сѣти доходностью, и Берлино-гамбургская, не много уступающая въ этомъ отношеніи первой. Принятіе предложеній желѣзнодорожными компаніями можно считать вполнѣ обезпеченнымъ, такъ какъ правительство предлагаетъ имъ болѣе выгодныя, чѣмъ прежде, условія выкупа,—именно: акціонерамъ Берлино-гамбургской дороги ежегодную ренту въ $14^1/_2{}^0/_0$, а владѣльцамъ Верхне-силезской въ $10^1/_2{}^0/_0$ съ номинальной стоимости акцій. Что касается до парламента, то съ его стороны также не предвидится оппозиціи.

Приведеніе къ концу въ какіе-нибудь три года столь обширнаго и новаго дѣла, какъ выкупъ цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, оказалось возможнымъ только потому, что Пруссія находилась въ это время въ особо благопріятномъ финансовомъ и политическомъ положеніи. Притомъ прусское правительство обставило выкупъ такими гарантіями, которыя обезпечивали цѣлесообразное направленіе желѣзнодорожной политики. Въ чемъ именно заключались эти облегчавшія выкупъ условія,—объ этомъ мы будемъ еще имѣть случай поговорить съ читателями.

3. О желательности выкупа желѣзныхъ дорогъ государствомъ въ Россіи (1883 годъ).—Совершившійся въ Пруссіи выкупъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ государствомъ, естественно, долженъ былъ вызвать вопросъ о подобной же реформѣ и въ другихъ странахъ. Этотъ вопросъ почти одновременно съ Пруссіей обсуждался въ Италіи; во Франціи онъ не сходитъ съ очереди въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ и особенно сильно привлекаетъ вниманіе въ настоящее время по поводу происходящаго пересмотра конвенцій желѣзнодорожныхъ компаній. Дѣйствительно, разъ всѣ государства центральной Европы, именно Пруссія, Саксонія, Баварія, Виртембергъ, Баденъ, Бельгія и отчасти Голландія и сѣверная Италія, усвоили себѣ систему казенныхъ дорогъ, остальнымъ континентальнымъ государствамъ также придется рано или поздно сосредоточить завѣдываніе рельсовыми путями въ рукахъ государства. Къ этой перемѣнѣ побудитъ ихъ тотъ же могущественный интересъ международнаго соперничества, который заставилъ другія страны перенять у Пруссіи всеобщую воинскую повинность и обязательное народное обученіе. Во Франціи, напримѣръ, отовсюду раздаются опасенія, что Германія, стянувъ въ казну всѣ рельсовые пути, вытѣснитъ французскія произведенія съ обычныхъ ихъ рынковъ частью путемъ чрезмѣрнаго возвышенія тарифовъ на французскіе товары, проходящіе чрезъ Германію транзитомъ, частью чрезъ пониженіе провозной платы на такія мѣстныя произведенія, по которымъ Германія можетъ конкуррировать съ Франціею. Подобныя же опасенія не безъ основанія могутъ возникнуть и въ другихъ странахъ и привести къ пересмотру существующихъ способовъ завѣдыванія рельсовыми путями.

Вопросъ о переходѣ желѣзныхъ дорогъ къ государству не можетъ быть чуждъ и нашему отечеству. Хотя Россіи въ дѣлѣ рельсовыхъ путей не такъ страшно международное соперничество, какъ, напримѣръ, Франціи, потому что мы имѣемъ въ предѣлахъ собственной территоріи удобные выходы къ морю, освобождающіе отъ необходимости во что бы

то ни стало перевозить русскія произведенія транзитомъ черезъ чужія государства, но у насъ есть свои, такъ сказать, домашнія причины подумать о выкупѣ частныхъ дорогъ. Этотъ вопросъ неизбѣжно ставится на очередь уже тѣмъ обстоятельствомъ, что въ ближайшіе годы наступаетъ, согласно условіямъ концессій, право выкупа для многихъ изъ нашихъ дорогъ. По большинству уставовъ государство можетъ выкупить желѣзныя дороги черезъ 20 лѣтъ по ихъ сооруженіи; а такъ какъ значительная доля нашей сѣти построена въ 60-хъ годахъ, то, значитъ, въ текущемъ десятилѣтіи государство имѣетъ возможность, если пожелаетъ того, примѣнить право выкупа въ широкихъ размѣрахъ. Вопросъ только въ томъ, насколько цѣлесообразна и удобоисполнима такая перемѣна.

Относительное значеніе различныхъ системъ завѣдыванія желѣзными дорогами много разъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ было разъясняемо въ нашей газетѣ. Вотъ, напримѣръ, что мы писали по этому поводу въ 1876 г., при обсужденіи способа постройки сдававшейся въ то время съ торговъ Донецкой дороги:

«Извѣстная всѣмъ трудность установить дѣйствительный контроль надъ желѣзнодорожною эксплоатаціей при господствующей системѣ частныхъ компаній невольно приводитъ къ мысли о своевременности опыта постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ самимъ государствомъ. Теперь повсюду въ Западной Европѣ начинаетъ исчезать недовѣріе къ государственному хозяйству въ области желѣзныхъ дорогъ. Продолжительный опытъ бельгійскихъ и нѣмецкихъ государственныхъ дорогъ показалъ, что государство отнюдь не худшій хозяинъ, нежели частныя компаніи съ ихъ постоянно мѣняющимся составомъ, съ ихъ погоней за дивидендами и, что главное, съ фактическою безконтрольностью ихъ управленія».

Опытъ семи лѣтъ, протекшихъ съ того времени, какъ писались эти строки, представилъ множество новыхъ фактовъ въ подтвержденіе заключающихся въ нихъ мыслей. Изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, произведенныя въ Западной Европѣ и въ нашемъ отечествѣ, ясно показали, какъ часто хозяйство желѣзнодорожныхъ компаній, попадая въ

руки вліятельныхъ дирекцій, ведется ими въ ущербъ интересамъ не только всего общества, но и самихъ акціонеровъ, какъ легко желѣзнодорожныя Общества захватываютъ въ свои руки монополію перевозки, которою и пользуются лишь для поднятія дивидендовъ, и какъ мудрено при сохраненіи частнаго завѣдыванія дорогами установить какой-либо дѣйствительный контроль за ними со стороны государства.

Но еще важнѣе преимущество государственнаго хозяйства надъ частнымъ въ установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Позволимъ себѣ и по этому пункту привести выдержку изъ нашей прежней статьи (1876 г.).

«Едва ли можно спорить противъ того положенія, что государственная дорога, при равенствѣ всѣхъ прочихъ условій, можетъ безъ ущерба для казны держать свои тарифы гораздо ниже, нежели частныя компаніи. Во-первыхъ, государству не нужно дивидендовъ: дорога становится уже выгодною для страны, какъ скоро она покрываетъ расходы эксплоатаціи и процентъ на капиталъ, ибо въ такомъ случаѣ остаются въ барышѣ всѣ косвенныя вліянія дороги на производство. Слѣдовательно, государство имѣетъ полную возможность отказаться отъ чистаго дохода дорогъ и обратить его на пониженіе тарифовъ. Далѣе, государство можетъ съ выгодой для себя держать тарифы даже ниже той нормы, при которой покрывались бы издержки производства, на что никогда не рѣшится по доброй волѣ частная компанія. Дѣло въ томъ, что государство имѣетъ дорогу въ своихъ рукахъ не на годъ, не на два, какъ обыкновенно покупаютъ акціи частныя лица, а навсегда. Ему важно не то, чтобы дорога стала окупаться сейчасъ же, а то, чтобы она окупалась возможно обильнѣе, хотя бы и по истеченіи болѣе продолжительнаго срока. Поэтому, государству выгодно допустить какое угодно пониженіе тарифа, если только существуетъ увѣренность, что оно отразится приращеніемъ производства, которое съ избыткомъ покроетъ въ будущемъ временные убытки. Ни на что подобное частныя компаніи не способны уже потому, что минутнымъ владѣльцамъ ихъ акцій нуженъ только текущій дивидендъ и нѣтъ никакого дѣла до будущаго поколѣнія. Но что еще важнѣе, государство можетъ нести убытки отъ желѣзныхъ дорогъ, оставаясь въ то же время вообще въ большомъ барышѣ, что опять, очевидно, невозможно для частнаго Общества. Чѣмъ ниже будетъ тарифъ дороги, тѣмъ значительнѣе разовьются промыслы. Но промышленныя занятія доставляютъ доходъ государству въ видѣ разнаго рода налоговъ. Коль скоро при-

ращеніе доходовъ отъ промысловъ будетъ или больше, или по крайней мѣрѣ равно суммѣ убытковъ, причиняемыхъ дорогою вслѣдствіе пониженія тарифа, государство опять имѣетъ возможность не обращать вниманія на эти убытки».

Кромѣ приведенныхъ соображеній, можно указать еще на одинъ, чисто мѣстный доводъ въ пользу перехода желѣзныхъ дорогъ къ государству. Извѣстно, что казна у насъ гарантируетъ чистый доходъ на капиталы, затраченные въ желѣзныя дороги. Изъ этого обязательства казны вытекаетъ ежегодный значительный расходъ на приплату гарантій по малодоходнымъ линіямъ. Такъ, въ 1879 г. правительство приплатило по гарантіи чистаго дохода 14,630,000 р. и кромѣ того не дополучило платежей по принадлежащимъ ему облигаціямъ 32,510,000 рублей. Такимъ образомъ, весь расходъ казны по оплатѣ желѣзнодорожныхъ капиталовъ равнялся 47,140,000 руб. Эти огромные расходы были бы значительно меньше, если бы правительство имѣло всю сѣть въ своихъ рукахъ, потому что въ этомъ случаѣ недоборы малодоходныхъ и второстепенныхъ линій покрывались бы избыткомъ выручки на главныхъ дорогахъ, который нынѣ поступаетъ въ карманъ акціонеровъ. Такъ, въ томъ же 1879 г. отчислено 12-ю дорогами въ дивидендъ акціонерамъ около 10 милл. р. да сверхъ того употреблено на увеличеніе имущества и въ запасный капиталъ около $3^1/_2$ милл. р. Будь всѣ желѣзныя дороги въ рукахъ казны, ея расходы уменьшились бы на эту сумму, при томъ, конечно, предположеніи, что доходы и расходы дорогъ остались бы въ прежнемъ видѣ.

Мы намѣтили лишь главнѣйшіе изъ тѣхъ аргументовъ, какіе можно привести въ пользу перехода рельсовыхъ путей къ государству; однако уже и изъ того, что сказано, видно, какія крупныя выгоды могла бы извлечь страна въ случаѣ осуществленія такого перехода. Но вопросъ въ томъ, не представляется ли выкупъ дорогъ праздымъ мечтаніемъ при томъ финансовомъ положеніи, въ какомъ находится наша страна. Нужно замѣтить вообще, что послѣ опыта,

столь удачно продѣланнаго Пруссіей, въ значительной степени разсѣялся туманъ, окружавшій раньше операцію выкупа желѣзныхъ дорогъ государствомъ. Но въ нашемъ отечествѣ выкупъ могъ бы совершиться даже легче, нежели въ Пруссіи. Дѣло въ томъ, что наши желѣзныя дороги почти всецѣло построены и въ значительной степени содержатся за счетъ казны. Еще въ 1874 году, на основаніи тогдашнихъ данныхъ, мы вычисляли (№ 244), что разнаго рода суммы, издержанныя государствомъ на желѣзныя дороги и лежащія на нихъ долгомъ, простираются до $909,_7$ милл. руб. и составляютъ болѣе 60% всего строительнаго капитала. Къ настоящему времени долги желѣзныхъ дорогъ значительно выросли противъ приведеннаго разсчета. Изъ «Статистическаго сборника министерства путей сообщенія» (вып. 7-й), опубликованнаго въ минувшемъ году, видно, что къ 1-му января 1880 года капиталъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ акціяхъ и облигаціяхъ равнялся 1,982 милл. руб. Изъ этой суммы $73^1/_2$ милл. р. въ акціяхъ и 993 милл. р. въ облигаціяхъ принадлежали правительству. Если бы казна вздумала сразу пріобрѣсти всѣ дороги, то кромѣ перевода на себя облигацій, выпущенныхъ самими Обществами, въ суммѣ 383 милл. р.,—къ чему, конечно, со стороны владѣльцевъ облигацій не представилось бы никакихъ препятствій,—ей пришлось бы выкупить на 530 милл. р. акцій. Это, конечно, цифра слишкомъ крупная, если даже предположить, что акціи будутъ пріобрѣтены по курсу не выше номинальнаго; но не нужно забывать, что желѣзнодорожныя Общества состоятъ въ долгу у правительства по разнаго рода займамъ и ссудамъ по гарантіи акцій и облигацій и по недоимкамъ платежей на акціи и облигаціи, оставленныя правительствомъ за собою. Сумма всѣхъ этихъ долговъ равнялась къ 1880 году $593^1/_2$ милл. руб., т.-е. значительно превышала номинальную стоимость всѣхъ желѣзнодорожныхъ акцій, находящихся въ частныхъ рукахъ. За вычетомъ этихъ долговъ, казнѣ едва ли пришлось бы много приплатить акціонерамъ.

Такимъ образомъ, операція выкупа желѣзныхъ дорогъ представляется выгодной въ экономическомъ отношеніи и нетрудно осуществимой съ финансовой стороны, въ особенности, если принять во вниманіе, что выкупъ долженъ былъ бы происходить лишь постепенно, по мѣрѣ наступленія опредѣленныхъ уставами сроковъ. Но для того, чтобы страна отнеслась съ довѣріемъ къ такой радикальной перемѣнѣ, должно быть устранено опасеніе бюрократической вялости и рутины въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ, неизбѣжно, на основаніи прежнихъ опытовъ, являющееся при мысли о переводѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ руки государства. Когда частная желѣзнодорожная компанія своею небрежностью или злоупотребленіями выведетъ изъ терпѣнія публику, послѣдняя имѣетъ возможность прибѣгнуть къ защитѣ государственной власти; но гдѣ найти управу, когда органы государства, завѣдующіе рельсовыми путями, окажутся нѣмы и глухи къ законнымъ требованіямъ тѣхъ, кому приходится пользоваться дорогами. Если въ Пруссіи при существованіи общаго парламентскаго контроля надъ дѣйствіями правительства понадобилось устройство особыхъ совѣщательныхъ совѣтовъ при дирекціяхъ и центральномъ управленіи правительственныхъ дорогъ для того, чтобы разсѣять всякія сомнѣнія относительно новой системы управленія дорогами, то въ гораздо большей степени подобныя гарантіи оказываются необходимыми въ нашемъ отечествѣ, при его государственномъ строѣ. Съ этой между прочимъ точки зрѣнія было бы весьма прискорбно, если бы оказался вѣрнымъ появившійся на-дняхъ слухъ о томъ, что выработанный извѣстною коммиссіей подъ предсѣдательствомъ графа Баранова проектъ желѣзнодорожнаго совѣта не будетъ приведенъ въ исполненіе. Мы не вполнѣ согласны съ различными подробностями этого проекта, о чемъ и высказывались въ свое время; но самую мысль о привлеченіи представителей всѣхъ элементовъ, заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, къ надзору за нимъ и общему направленію его нельзя не признать однимъ изъ самыхъ

счастливыхъ результатовъ многолѣтнихъ трудовъ коммиссіи, особенно важнымъ въ виду возможнаго расширенія сѣти государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

---

4. О порядкѣ управленія казенными желѣзными дорогами (1883 годъ).—Въ судьбахъ русскаго желѣзнодорожнаго дѣла происходитъ въ послѣднее время знаменательный поворотъ. Извѣстно, что первыя наши дороги были построены и эксплоатировались казною: ею были сооружены въ 1848 году Варшавско-вѣнская, а въ 1851 г. Николаевская дороги; казною же начата постройка первыхъ участковъ сѣти, впослѣдствіи уступленной Главному Обществу. Съ начала 60-хъ годовъ политика правительства перемѣнилась. «Избѣгая необходимости значительныхъ и неотложныхъ пожертвованій, какъ говорилось въ Высочайшемъ указѣ при утвержденіи Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а равно въ видахъ удобства и скорости, правительство рѣшило обратиться, по примѣру другихъ странъ, предпочтительно къ промышленности частной, какъ отечественной, такъ и иностранной». Придерживаясь такого взгляда, правительство всѣми зависящими отъ него мѣрами поощряло образованіе желѣзнодорожныхъ компаній и затѣмъ въ концѣ 60-хъ и началѣ 70-хъ годовъ передало въ частныя руки остававшіяся еще въ его управленіи дороги Николаевскую и Московско-курскую, важнѣйшія и доходнѣйшія изъ всей нашей сѣти. Такъ шло дѣло почти до настоящей минуты. Но въ послѣдніе годы, подъ вліяніемъ многочисленныхъ жалобъ на современное состояніе желѣзныхъ дорогъ и, главное, подъ впечатлѣніемъ обременительныхъ приплатъ казны по гарантіямъ, общественное мнѣніе стало снова склоняться въ пользу прежняго казеннаго завѣдыванія рельсовыми путями. Въ силу такой перемѣны взглядовъ казна начала стягивать къ себѣ дороги, до тѣхъ поръ принадлежавшія частнымъ Обществамъ. Въ настоящее время въ казенномъ управленіи состоятъ линіи: Тамбовско-саратовская, Харь-

ково-николаевская, Ливенская и Баскунчакская съ общимъ протяженіемъ въ 1,331 версты и сверхъ того еще не открытыя Жабинско-пинская, Екатерининская и Екатеринбурготюменская.

Производящійся теперь опытъ казеннаго управленія нѣсколькими дорогами имѣетъ огромное значеніе: отъ его успѣшности или неудачи въ значительной степени зависитъ будущее отношеніе и общества, и самого правительства къ системѣ казенныхъ дорогъ. Не слѣдуетъ забывать, что однимъ изъ важныхъ мотивовъ, расположившихъ въ свое время казну броситься въ дорого стоившія объятія частныхъ компаній, послужило рутинное и безтолковое хозяйничанье казенныхъ инженеровъ стараго закала на Николаевской дорогѣ. Публика и сама казна готовы были принять какія угодно условія, лишь бы избавиться отъ такихъ принадлежностей этого хозяйничанья, какъ знаменитое коммерческое коммиссіонерство Харичкова и пресловутый контрактъ Уайненса. Конечно, многіе изъ возбуждавшихъ нареканіе недостатковъ прежняго казеннаго режима слѣдовало отнести на счетъ новизны дѣла, случайныхъ условій той эпохи и, во всякомъ случаѣ, нельзя было ставить ихъ въ причинную связь съ самой системой управленія; но публика обыкновенно не разбираетъ такихъ подробностей; она составляетъ свои приговоры на основаніи непосредственнаго впечатлѣнія и легко возводитъ частные случаи въ общее правило. Вотъ почему особенно желательно, чтобы при новомъ опытѣ казеннаго хозяйства были по возможности устранены тѣ слабыя стороны, изъ-за которыхъ долгое время не только практически заинтересованные люди, но и представители экономической теоріи возставали противъ государственныхъ предпріятій.

Главная опасность, которую надлежитъ предупредить въ настоящемъ случаѣ, состоитъ въ бюрократическомъ порядкѣ веденія дѣлъ. Желѣзнодорожное предпріятіе тогда только удовлетворяетъ своему назначенію, когда оно быстро приспособляется къ мѣняющимся условіямъ спроса, немедленно приходитъ навстрѣчу возникающимъ потребностямъ; если

наскоро принятая мѣра и не всегда выдержитъ строгую критику, она часто бываетъ благодѣяніемъ сравнительно съ бездѣйствіемъ. Эту-то особенность желѣзнодорожнаго дѣла, — эту подвижность и въ то же время спѣшность распоряженій,—нерѣдко упускаютъ изъ виду организаторы казенныхъ хозяйствъ. Въ понятномъ стремленіи оградить государственный интересъ они нагромождаютъ одинъ видъ контроля надъ другимъ и до крайности суживаютъ область самостоятельныхъ распоряженій мѣстныхъ агентовъ. Когда изъ-за всякой мелочи приходится спрашивать высшее начальство, когда за каждое распоряженіе, выходящее изъ строго опредѣленной рамки, приходится отвѣчать передъ придирчивымъ контролемъ, тогда всѣ участники дѣла невольно проникаются рутиной, такъ какъ шаблонное его веденіе является для нихъ самымъ покойнымъ и безопаснымъ. Другой подводный камень казеннаго управленія есть однообразіе мѣръ, недостаточное вниманіе къ мѣстнымъ нуждамъ. Исходя изъ одного центра, распоряженія правительства по рельсовымъ путямъ нерѣдко отличаются слишкомъ кабинетнымъ характеромъ, обличаютъ малое знакомство съ мѣстными интересами.

Недавно опубликованный «Проектъ общей организаціи управленія казенными желѣзными дорогами», поскольку можно судить о немъ изъ газетныхъ сообщеній, при нѣкоторыхъ несомнѣнныхъ достоинствахъ не вполнѣ свободенъ отъ намѣченныхъ выше опасностей. Отдѣляя текущія дѣла отъ общаго завѣдыванія рельсовыми путями и поручая первыя мѣстнымъ управленіямъ, а послѣднее центральному управленію казенными желѣзными дорогами, проектъ въ настоящемъ его видѣ слишкомъ, повидимому, расширяетъ дѣятельность послѣдняго на счетъ первыхъ. Такъ, общее управленіе завѣдуетъ «дѣлами административными, техническими и хозяйственно-спеціальными»; ему же «предоставляется право производить всѣ расходы, какъ вызываемые эксплоатаціей вообще, такъ и по личному составу управленія». Если таковы права центральнаго органа, то что же

остается на долю мѣстныхъ управленій? Съ другой стороны, въ проектѣ поражаетъ изобиліе разныхъ видовъ и степеней контроля. Въ самомъ дѣлѣ, на каждой изъ казенныхъ дорогъ, кромѣ обычно существующаго на всѣхъ линіяхъ контроля сборовъ, предполагается ввести особое мѣстное контрольное учрежденіе, которое будетъ предварительно повѣрять ассигновки на суммы, подлежащія истребованію изъ казначействъ, и фактически повѣрять денежные обороты дороги въ мѣстѣ ихъ совершенія. Послѣ установленія столь полнаго и всесторонняго надзора за производствомъ каждаго расхода, чего бы, казалось, можно еще пожелать въ этомъ отношеніи? Между тѣмъ проектъ, не ограничиваясь сказаннымъ, учреждаетъ еще надъ всѣми оборотами казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ревизію государственнаго контроля, которому также «предоставляется право предварительной и фактической повѣрки оборотовъ, равно какъ денежнаго и матеріальнаго имущества дорогъ». Такимъ образомъ, и мѣстныя контрольныя учрежденія, и государственный контроль будутъ, повидимому, выполнять одно и то же дѣло; а если такъ, то не проще ли было бы остановиться на чемъ-либо одномъ. Однако дѣло и этимъ не оканчивается. Кромѣ двухъ степеней постояннаго контроля, проектъ вводитъ еще два рода періодическихъ ревизій: частныя, производимыя общимъ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, и общія, назначаемыя не менѣе двухъ разъ въ годъ министромъ путей сообщенія. Какъ ни желателенъ строгій надзоръ за правильнымъ расходованіемъ казенныхъ суммъ, едва ли можно признать цѣлесообразнымъ чрезмѣрное накопленіе контрольныхъ инстанцій. Недаромъ говорится: «у семи нянекъ дитя безъ глаза». Обиліе контрольныхъ учрежденій, усиливая надзоръ на бумагѣ, можетъ ослабить его въ дѣйствительности, такъ какъ при этомъ одна инстанція или будетъ полагаться на другую, или же враждовать противъ нея и мѣшать ей. Но что еще важнѣе,—всѣ эти разнородныя формы контроля могутъ настолько связать руки мѣстнымъ агентамъ, что у нихъ исчезнетъ всякая подвижность и энергія.

Мы искренно желаемъ, чтобы новый опытъ казеннаго управленія желѣзными дорогами удался какъ нельзя лучше, и потому именно сочли полезнымъ напомнить объ опасности въ этомъ дѣлѣ чрезмѣрнаго увлеченія началомъ централизаціи и опеки.

---

5. Выкупъ въ казну Ряжско-моршанской, Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской линій (1888 годъ).—Поворотъ въ желѣзнодорожной политикѣ нашего правительства, замѣчаемый въ послѣдніе годы, особенно ясно обнаруживается въ вопросѣ о выкупѣ рельсовыхъ линій, принадлежащихъ частнымъ компаніямъ. Еще недалеко то время, когда государство не только всѣми мѣрами поощряло постройку дорогъ акціонерными Обществами, но даже передавало этимъ послѣднимъ казенныя дороги; теперь же сооруженіе новыхъ дорогъ ведется почти исключительно казной. Не говоря о существующей нѣсколько лѣтъ Екатерининской дорогѣ, въ послѣдніе годы проведена на государственный счетъ Екатеринбурго-тюменская линія, сооружена обширная сѣть Полѣсскихъ дорогъ, протяженіемъ почти въ 1,500 верстъ, построена Закаспійская дорога, и въ самое послѣднее время открыта линія отъ Кремѐнчуга до Роменъ. Но еще важнѣе, что, не довольствуясь постройкой собственныхъ дорогъ, казна стремится увеличивать принадлежащую ей сѣть путемъ выкупа. Къ пріобрѣтеннымъ ранѣе Харьково-николаевской и Тамбовско-саратовской дорогамъ она присоединила въ прошломъ году Уральскую горнозаводскую дорогу, давно уже ведетъ переговоры о Ряжско-моршанской, Моршанско-сызранской и Ряжско-вяземской, а въ послѣдніе дни намѣтила будто бы для выкупа еще Курско-кіевскую дорогу, которой въ настоящемъ году наступаетъ выкупной срокъ, и группу дорогъ Привислинскаго края: Варшавско-вѣнскую, Варшавско-бромбергскую и Варшавско-тереспольскую.

Отношеніе каждаго къ вопросу о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ опредѣляется преимущественно взглядами на харак-

теръ казеннаго хозяйства. Конечно, въ настоящемъ случаѣ не могутъ не играть роли и общія соображенія, въ особенности изъ области экономической политики, но все-таки главное мѣсто въ сужденіяхъ какъ самой казны, такъ и публики принадлежитъ разсчетамъ о степени выгодности казенной эксплоатаціи дорогъ. Передача изъ рукъ казны Николаевской и Московско-курской дорогъ въ 70-хъ годахъ находила сочувствіе въ значительной части русской публики, не столько въ силу господствовавшихъ въ то время экономическихъ взглядовъ, сколько вслѣдствіе распространеннаго убѣжденія въ безпорядочности и убыточности тогдашняго хозяйствованія казны. Однако продолжительный опытъ завѣдыванія дорогъ частными компаніями показалъ, что эти послѣднія далеко не всегда могутъ похвалиться своимъ хозяйствомъ, а,—что главное,—практика какъ за границей, такъ и у насъ представила цѣлый рядъ примѣровъ весьма удачнаго веденія дѣлъ на казенныхъ линіяхъ. Потому съ принципіальной точки зрѣнія противъ выкупа уже нѣтъ прежнихъ возраженій.

Изъ числа дорогъ, о которыхъ казна ведетъ будто бы переговоры о выкупѣ, необходимо исключить Курско-кіевскую. Срокъ выкупа наступаетъ и для этой линіи, и присоединить ее къ линіямъ, эксплоатируемымъ казной, было бы очень желательно; но, къ сожалѣнію, къ выкупу ея представляются значительныя финансовыя препятствія. Дѣло въ томъ, что, по условіямъ концессіи, при выкупѣ средній доходъ дороги за послѣднее семилѣтіе, капитализированный изъ 5%, превращается въ пятипроцентныя металлическія облигаціи по курсу пари; другими словами,—за каждый кредитный рубль средняго дохода акціонеровъ казна должна выдать пятипроцентную облигацію на 20 металлическихъ рублей. Это значитъ, что, выкупивъ дорогу, казна за каждый кредитный рубль чистаго дохода, который даетъ теперь дорога, стала бы платить бывшимъ акціонерамъ рубль металлическій. Понятное дѣло, что на такихъ условіяхъ пріобрѣтеніе дороги въ казну представляется крайне невы-

годною операціей, и если въ газетахъ появились извѣстія о предположеніи правительства выкупить Курско-кіевскую желѣзную дорогу, то это одно лишь недоразумѣніе. О выкупѣ этой дороги нечего и думать, пока правительство не подниметь цѣну кредитнаго рубля до одного уровня съ металлическимъ, а пока это не осуществится, нельзя, конечно, принимать на себя обязательство выплачивать за доходъ, поступающій въ кредитныхъ рубляхъ, рублями металлическими по курсу рубль за рубль.

Другое дѣло—дороги Ряжско-моршанская, Ряжско-вяземская и Моршанско-сызранская. По первой изъ нихъ уже состоялось рѣшеніе о выкупѣ, но взятіе дороги въ казну, повидимому, замедлилось. На столбцахъ нашей газеты былъ обстоятельно разобранъ споръ, къ которому подало поводъ опредѣленіе выкупной суммы за Ряжско-моршанскую дорогу. Хотя всѣ разсчеты и соглашенія казны съ Обществомъ этой дороги давно переведены на кредитную валюту, но параграфъ о выкупѣ, опредѣляющій причитающуюся акціонерамъ сумму, назначаетъ выдачу облигацій въ фунтахъ стерлинговъ или талерахъ. Сущности разсчета это не мѣняетъ, потому что въ основаніе платежа положенъ средній доходъ акціонеровъ, т.-е. извѣстная сумма кредитныхъ рублей, а, назначая выдачу металлическихъ облигацій, параграфъ отнюдь не обязываетъ казну считать металлическій рубль равнымъ кредитному. Однако же акціи дороги были скуплены недавно въ разсчетѣ получить отъ казны металлическіе рубли за кредитный доходъ по курсу рубль за рубль, и вотъ эти ни на чемъ не основанныя притязанія спекулянта, повидимому, задерживаютъ переходъ дороги въ казну, давно рѣшенный.

Если относительно Ряжско-моршанской дороги правительство рѣшительно отклонило покушеніе спекуляціи на казенныя средства и только еще церемонится покончить дѣло разомъ, то переговоры о Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской дорогахъ представляютъ неожиданные сюрпризы. Этимъ двумъ линіямъ гарантія дохода была дарована всего

на 15 лѣтъ. Когда истекъ этотъ условленный срокъ, то Н. Х. Бунге внесъ въ комитетъ министровъ предложеніе о продленіи гарантіи, хотя и въ уменьшенномъ размѣрѣ. Предложеніе это мотивировалось соображеніями финансовой политики: иностранные капиталисты потеряютъ, говорилось, довѣріе къ русскимъ дорогамъ, если казна не принесетъ жертвъ. Нужно далеко уйти отъ реальныхъ отношеній, чтобы придавать какое-нибудь значеніе такой аргументаціи. Капиталисты строятъ свои разсчеты на данныхъ болѣе или менѣе опредѣленныхъ, а случайныя жертвы, относительно которыхъ не существовало никакого обязательства, ни въ чьи разсчеты входить не могутъ; напротивъ, онѣ скорѣе могутъ отпугнуть солидныхъ капиталистовъ отъ всякаго дѣла съ казной, внушивъ мысль о недостаткѣ бережливости въ распоряженіи казенными средствами. Государственный кредитъ, такъ же какъ и кредитъ частнаго лица, держится на довѣріи къ точному исполненію принятыхъ обязательствъ; жертвы же, выходящія изъ предѣловъ строгихъ обязательствъ, скорѣе подрываютъ, чѣмъ укрѣпляютъ подобное довѣріе, расшатываютъ кредитъ и ничего, кромѣ вреда, финансовой политикѣ государства не приносятъ.

Понятно, что комитетъ министровъ не призналъ приведеннаго аргумента убѣдительнымъ и отклонилъ продленіе гарантіи; равнымъ образомъ и новый министръ финансовъ И. А. Вышнеградскій отвергъ всякую мысль о продленіи. Но вотъ снова появляется слухъ о переговорахъ съ акціонерами двухъ названныхъ дорогъ. Теперь выставляется уже другая аргументація. Срокъ выкупа еще не наступилъ, а гарантія прекратилась: акціонеры, не получая дохода, не будутъ, говорятъ, заинтересованы въ правильномъ, бережливомъ веденіи дѣлъ. Потому комитетъ министровъ будто бы поручилъ министрамъ путей сообщенія и финансовъ войти въ соглашеніе съ акціонерами дорогъ объ условіяхъ выкупа. Акціонеры согласны обмѣнять свои акціи на половинную сумму облигацій, за что казна и будетъ платить 184,000 рублей металл. ежегодно. Если аргумен-

тація Н. Х. Бунге была слаба, то и новый мотивъ лишенъ значенія. Какое дѣло казнѣ до бережливаго веденія дѣлъ, пока предпріятіе эксплоатируется не за ея счетъ? Если же отъ недостатка бережливости будутъ страдать казенные интересы или неправильное веденіе дѣла станетъ угрожать безопасности движенія, то государство имѣетъ достаточно способовъ привести дѣло въ порядокъ, не прибѣгая къ задабриванію акціонеровъ за счетъ казенныхъ средствъ. Во всякомъ случаѣ выгоднѣе подождать, какіе результаты получатся послѣ прекращенія гарантіи, прежде чѣмъ рѣшаться на новыя жертвы, къ которымъ ничто казну не обязываетъ.

Возвращаясь къ общему вопросу желѣзнодорожной политики, повторяемъ, что мы не видимъ причинъ отсрочивать выкупъ дорогъ, когда онъ не представляется прямо убыточнымъ: казенное хозяйство въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ можетъ идти не менѣе удовлетворительно, чѣмъ частное. Но въ интересахъ дѣла было бы желательно больше гарантій въ огражденіе интересовъ промышленности. Казенное управленіе болѣе защищено отъ критики, чѣмъ частныя предпріятія, и если допустить, что печать была бы стѣснена въ обсужденіи порядковъ на казенныхъ дорогахъ, тогда голосъ публики не будетъ доходить по назначенію, и на казенныхъ дорогахъ можетъ несомнѣнно воцариться формализмъ и рутина, погубившіе репутацію казеннаго хозяйства. Чтобы предупредить подобную опасность, полезно возвратиться къ мысли Барановской коммиссіи о мѣстномъ контролѣ надъ желѣзнодорожными предпріятіями. Нѣтъ надобности вводить для этого особыя коммиссіи; можно удовольствоваться пока привлеченіемъ къ участію въ надзорѣ существующія учрежденія городскія и земскія и биржевые комитеты.

---

6. Выкупъ въ казну Закавказской, Ряжско-вяземской, Моршанско-сызранской и Варшавско-тереспольской дорогъ (1889 годъ).—Сѣть ка-

зенныхъ желѣзныхъ дорогъ растетъ за послѣдніе годы въ нашей странѣ съ достойною вниманія быстротой. Шесть лѣтъ тому назадъ, въ 1883 году, въ рукахъ казны находилось менѣе 1,500 верстъ рельсовыхъ путей, а теперь она владѣетъ уже 5,127 верстами. Въ одномъ прошломъ 1888 г. открыта для движенія Самаро-уфимская линія, докончена постройкой Роменско-кременчугская вѣтвь и выкуплена Ряжско-моршанская дорога. Въ настоящемъ году готовится новое крупное приращеніе государственной желѣзнодорожной сѣти. На-дняхъ должна перейти въ казну тысячеверстная Закавказская желѣзная дорога; для пріема ея уже отправилась особая коммиссія. Но этимъ дѣло не окончится. Если вѣрить сообщенію петербургскихъ газетъ, въ самомъ непродолжительномъ времени предстоитъ выкупъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской дорогъ. Ходятъ, кромѣ того, слухи, будто съ 1-го января будущаго года перейдутъ въ казну Либаво-роменская и Варшавско-тереспольская дороги. Если изложенныя предположенія осуществятся, то въ рукахъ государства окажется около трети всей русской желѣзнодорожной сѣти.

Въ наши дни нѣтъ надобности тратить много словъ на доказательства выгодности государственныхъ дорогъ. Примѣръ Германіи, Бельгіи, Австріи и многихъ другихъ государствъ лучше всякихъ разсужденій говоритъ въ пользу этого способа завѣдыванія рельсовыми путями. Лишь въ рукахъ казны желѣзныя дороги становятся тѣмъ, чѣмъ онѣ должны быть,—общественными учрежденіями, призванными служить цѣлому народному хозяйству, а не частнымъ интересамъ отдѣльныхъ лицъ. Лишь при государственной собственности на рельсовые пути представляется возможность вполнѣ раціонально выработать систему желѣзнодорожныхъ тарифовъ и снабдить страну обширною сѣтью улучшенныхъ путей съ наименьшею затратой капитала. Въ нашей странѣ къ названнымъ общимъ мотивамъ присоединяются еще спеціальные. Извѣстно, что бо́льшая часть нашихъ дорогъ гарантирована государствомъ и что эта гарантія влечетъ за

собой серьезныя приплаты со стороны казны. Когда желѣзнодорожное предпріятіе не можетъ существовать безъ посторонней помощи, у него исчезаютъ мотивы къ экономіи и бережливости, пропадаетъ заботливость о выгодномъ веденіи дѣла,—словомъ, устраняются всѣ тѣ преимущества, которыя, согласно распространенному взгляду, отличаютъ частное промышленное предпріятіе отъ государственнаго. При подобныхъ обстоятельствахъ, какъ бы несовершенно ни велось казенное хозяйство, оно все-таки обойдется странѣ дешевле, нежели оставленіе линіи въ частныхъ рукахъ съ приплатой отъ казны. Примѣръ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, перешедшихъ въ послѣдніе годы въ руки государства отъ частныхъ компаній, въ особенности Харьково-николаевской, съ очевидностью доказываетъ справедливость этого положенія. Но мнѣніе о неспособности государства вести промышленныя дѣла столь же успѣшно, какъ частныя лица, есть въ сущности остатокъ старыхъ, нынѣ отживающихъ взглядовъ. Казенная эксплоатація освободилась теперь отъ прежняго формализма и примѣняетъ порядки, выработавшіеся на лучшихъ частныхъ дорогахъ, пользуясь нерѣдко тѣми же лицами, которыя доказали свои способности на частной службѣ.

Въ силу изложенныхъ соображеній мы имѣли бы полное основаніе отнестись съ сочувствіемъ къ предстоящему выкупу нѣсколькихъ дорогъ уже по тому одному, что этимъ актомъ расширяется государственная сѣть. Но при обсужденіи настоящаго вопроса нужно еще принять во вниманіе особыя свойства пріобрѣтаемыхъ линій. Закавказская дорога представляетъ собою главную артерію въ обширномъ и богатомъ краѣ, одинаково важную какъ въ экономическомъ, такъ и въ стратегическомъ отношеніи. Кто владѣетъ названною дорогой, тотъ будетъ властвовать въ цѣломъ Закавказьѣ. Зачѣмъ же оставлять эту власть въ рукахъ частнаго предпріятія, которое можетъ злоупотреблять ею въ своихъ личныхъ интересахъ? Принимаемая нынѣ дорога при благожелательномъ и умѣломъ завѣдываніи ею можетъ сдѣ-

латься могущественнымъ орудіемъ для экономическаго пробужденія Закавказскаго края, который, повидимому, ждетъ только надлежащаго толчка, чтобы развить богатѣйшіе задатки, отпущенные ему природой. Мудрено ждать подобнаго отношенія къ дѣлу отъ частной компаніи: ей впору заботиться о своихъ нуждахъ и интересахъ. Въ особенности велико значеніе предстоящаго перехода Закавказской дороги для нефтяного промысла, который, развиваясь съ каждымъ годомъ, постепенно завоевываетъ себѣ всемірный рынокъ. Пока дорога принадлежитъ частному Обществу, не предвидится никакой возможности примирить противоположные интересы, сталкивающіеся въ настоящемъ случаѣ. Ясное доказательство тому было представлено при недавнемъ обсужденіи вопроса о нефтепроводѣ и о нефтяныхъ тарифахъ. Существенное улучшеніе въ техникѣ доставки нефти, равно какъ полезныя поправки въ тарифахъ, встрѣтили упорное противодѣйствіе со стороны Закавказской дороги, которая не безъ основанія видѣла въ томъ и другомъ нарушеніе своихъ интересовъ. Какъ скоро дорога перейдетъ въ руки казны, препятствія къ справедливому разрѣшенію названныхъ вопросовъ устранятся сами собой. Государство или увеличитъ провозную способность дороги, или устроитъ нефтепроводъ и во всякомъ случаѣ не станетъ тормазить направленіе нефтяныхъ грузовъ по инымъ путямъ.

Не менѣе основаній представляется къ выкупу Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской дорогъ. До послѣдняго времени государство владѣло разрозненными линіями, разбросанными въ разныхъ частяхъ страны. Эти отрывочные участки, какъ бы ни были они иногда важны сами по себѣ, не могли доставить казнѣ достаточнаго вліянія среди желѣзнодорожныхъ предпріятій, между тѣмъ какъ, судя по опыту Германіи, вліяніе этого рода имѣетъ первостепенную важность въ желѣзнодорожной политикѣ, между прочимъ при устройствѣ тарифовъ. Пріобрѣтенія послѣдняго времени доказываютъ желаніе правительства сосредоточить въ своихъ рукахъ цѣлыя сѣти или сплошныя направленія дорогъ. Такъ, построивъ

Екатеринбурго-тюменскую линію, правительство пріобрѣло Уральскую горнозаводскую и сдѣлалось такимъ образомъ собственникомъ рельсовыхъ путей всего Урала. Нынѣ, съ предстоящимъ переходомъ Моршанско-сызранской и Ряжско-вяземской дорогъ, государство восполняетъ пробѣлы между ранѣе принадлежавшими ему Самаро-уфимской и Ряжско-моршанской дорогами и становится собственникомъ огромной сплошной линіи между Уфой и Вязьмой, длиною въ 1,734 версты. Новое пріобрѣтеніе дастъ государству возможность занять самостоятельную позицію относительно волжскихъ грузовъ, которой до сихъ поръ казна не имѣла, несмотря на обладаніе Тамбовско-саратовскою дорогой. Эта послѣдняя линія находилась въ полной зависимости отъ дорогъ, ведущихъ къ Петербургу и Ревелю; теперь же, съ выкупомъ дорогъ отъ Моршанска до Вязьмы, казна имѣетъ полную возможность направить волжскіе грузы, если представится въ томъ надобность, къ любому изъ балтійскихъ портовъ, кромѣ Петербурга и Ревеля.

Переходъ Ряжско-вяземской и Моршанско-сызранской дорогъ къ казнѣ совершится на основаніи добровольнаго соглашенія; правительство, судя по газетнымъ извѣстіямъ, выплатитъ владѣльцамъ акцій по одной $3^0/_0$-ной облигаціи въ 125 р. за каждыя двѣ акціи такой же стоимости, то-есть обезпечитъ акціонерамъ $1^1/_2{}^0/_0$-ный доходъ на ихъ капиталъ. Но не слѣдуетъ забывать, что въ настоящемъ же году казна можетъ сдѣлаться собственницей двухъ важныхъ дорогъ на основаніи установленнаго концессіями права выкупа. Въ декабрѣ мѣсяцѣ настоящаго года наступаетъ срокъ для выкупа Тамбовско-козловской и Курско-харьковско-азовской дорогъ. Первостепенная важность обѣихъ этихъ линій едва ли нуждается въ доказательствахъ. Тамбовско-козловская дорога существенна какъ продолженіе Тамбовско-саратовской, уже принадлежащей казнѣ, а Курско-харьковско-азовская имѣетъ огромное значеніе и сама по себѣ, по богатству своего района и въ силу смежности ея съ казенной Харьково-николаевской дорогой. Нельзя не выразить самаго

искренняго пожеланія, чтобы казна непремѣнно воспользовалась принадлежащимъ ей правомъ, чтобы выкупъ не былъ отсроченъ, подобно тому, какъ это произошло уже относительно нѣсколькихъ важнѣйшихъ линій.

---

7. Выкупъ въ казну Либаво-роменской дороги (1890 годъ).—На-дняхъ произошло новое расширеніе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Телеграфъ сообщилъ на-дняхъ о послѣдовавшемъ рѣшеніи правительства выкупить Либаво-роменскую дорогу. Едва ли можно сомнѣваться въ громадномъ значеніи этого пріобрѣтенія: Либавская дорога составитъ важнѣйшее звено въ государственной сѣти. Чтобы убѣдиться въ этомъ, стоитъ лишь нѣсколько вдуматься въ ея географическое положеніе и въ ея отношеніе къ остальнымъ казеннымъ дорогамъ.

Либаво-роменская линія соединяетъ одинъ изъ самыхъ хлѣбородныхъ районовъ Россіи съ важнѣйшимъ балтійскимъ портомъ. Полтавская, Могилевская и Минская губерніи, по которымъ проходитъ первая половина дороги, занимаютъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ нашей странѣ по изобилію доставляемыхъ грузовъ. Но еще важнѣе то обстоятельство, что Либавская линія привлекаетъ къ себѣ множество грузовъ со стороны, въ особенности изъ богатаго района Курско-кіевской дороги, для которой она является удобнѣйшимъ выходомъ къ Балтійскому морю. Такимъ образомъ, дорога въ началѣ своего протяженія имѣетъ обильнѣйшіе источники грузовъ. Но еще важнѣе ея конечный пунктъ. Кому неизвѣстно, что либавскій портъ по своимъ естественнымъ преимуществамъ—лучшій на Балтійскомъ морѣ. Его незамерзаемость, глубина и удобства для помѣщенія судовъ уже давно обратили на себя вниманіе правительства, которое сдѣлало крупныя затраты для его улучшенія. Но нельзя упускать изъ виду, что въ либавскомъ портѣ сдѣлано еще далеко не все, что требуется для его усовершенствованія: нужно еще немало затратъ и усилій, чтобы поставить его

на уровень лучшихъ европейскихъ портовъ. Правда, правительство не жалѣло денегъ на Либаву, въ особенности съ того времени, какъ Германія своими ввозными пошлинами заперла для нашихъ хлѣбныхъ товаровъ свои границы; но энергія государства въ дѣлѣ улучшеній порта не могла не ослабляться тѣмъ, то львиная доля выгодъ отъ нихъ должна была поступать въ руки владѣльцевъ Либавской дороги, которымъ такимъ образомъ выпадало на долю счастье пожинать тамъ, гдѣ они не сѣяли. Это соображеніе въ особенности пріобрѣтало вѣсъ въ виду предстоявшаго срока выкупа Либавской дороги: затраты казны на портъ, способствуя увеличенію доходности дороги, естественно поднимали выкупную стоимость послѣдней. Въ настоящее время, съ переходомъ дороги въ казну, всѣ подобныя осложненія сами собой отпадаютъ; правительство можетъ со всею энергіей приняться за либавскій портъ въ твердомъ убѣжденіи, что весь выигрышъ отъ того всецѣло пойдетъ въ пользу страны и казны. Можно съ увѣренностью сказать, что при такихъ обстоятельствахъ либавскій портъ въ скоромъ времени сдѣлается тѣмъ, чѣмъ ему давно слѣдовало быть,— первымъ балтійскимъ портомъ Россіи. Нужно замѣтить, что практика Западной Европы опредѣленно высказалась въ послѣднее время за то, чтобы средства страны, предназначаемыя на портовыя улучшенія, не раздроблялись между многими пунктами, какъ дѣлалось раньше, а сосредоточивались въ немногихъ, наиболѣе благопріятныхъ портахъ. И это понятно. Оборудованіе порта соотвѣтственно требованіямъ современной техники стоитъ очень дорого, и потому вполнѣ совершенное устройство многихъ пунктовъ на одномъ и томъ же морѣ не по силамъ даже самой богатой странѣ.

Кромѣ самостоятельнаго значенія, Либаво-роменская дорога важна еще по связи ея съ другими частями государственной желѣзнодорожной сѣти. Чрезъ посредство Роменско-кременчугскаго участка она примыкаетъ къ казенной Харьково-николаевской линіи. Пріобрѣтая Либавскую дорогу, казна становится владѣлицей и распорядительницей

сплошного рельсоваго пути между двумя морями, Чернымъ и Балтійскимъ. Это обстоятельство получаетъ особую важность въ виду давно начавшейся торговой конкурренціи между портами черноморскими и балтійскими. Владѣя непрерывною линіей, соединяющей оба моря, государство можетъ вполнѣ свободно установить такіе тарифы, которые дадутъ соперничеству двухъ морей исходъ наиболѣе благопріятный для цѣлой страны. До сихъ поръ удачному разрѣшенію тарифнаго вопроса препятствовала борьба интересовъ между государственною сѣтью и Либавскою дорогой, принадлежавшей частной компаніи. Каждая изъ соперничествующихъ сторонъ старалась перетянуть грузы на свою сторону, причемъ грузораздѣльная линія между двумя морями опредѣлялась не по соображеніямъ общей пользы, а по степени настойчивости и энергія договаривающихся дорогъ. Переходъ Либавской линіи къ казнѣ устранитъ это разногласіе интересовъ и дастъ возможность провести на всемъ обширномъ пути между двумя морями одну тарифную систему. Можно даже думать, что вліяніе выкупа распространится на болѣе обширный районъ. Сосредоточивъ въ своихъ рукахъ огромную сѣть на западѣ Россіи, казна пріобрѣтаетъ чрезъ это столь значительную фактическую силу, что примыкающія желѣзныя дороги должны будутъ по необходимости подчиниться ея тарифной политикѣ. Примѣръ Пруссіи показываетъ, что такое фактическое вліяніе казенныхъ дорогъ вѣрнѣе содѣйствуетъ объединенію и упорядоченію тарифовъ, нежели государственное руководительство тарифнымъ дѣломъ при помощи законовъ и общихъ административныхъ распоряженій.

Пока еще неизвѣстно, на какихъ условіяхъ состоялся выкупъ Либавской дороги, но одно несомнѣнно, что онъ произошелъ раньше наступленія срока. Право правительства на выкупъ Либавской линіи должно было начаться лишь 20-го мая 1892 года. Если правительство рѣшило пріобрѣсти названную дорогу двумя годами раньше, то его должны были привести къ тому какія-либо особенно вѣскія причины,—всего

вѣроятнѣе, конечно, финансовыя выгоды такого досрочнаго пріобрѣтенія. Нужно замѣтить, что Либавская дорога давно должаетъ казнѣ, и въ настоящее время ея задолженность простирается до весьма крупной суммы. По таблицамъ, составленнымъ въ желѣзнодорожномъ отдѣлѣ Государственнаго Контроля, основной капиталъ Либаво-роменской дороги составлялъ къ 1889 году 58,847,988 рубл. мет. и 2,181,925 руб. кред., а долгъ правительству по одной только гарантіи равнялся 31,495,603 руб. мет. и 4,875,252 руб. кред. При такой задолженности акціонеры врядъ ли могли претендовать на какія-либо крупныя жертвы со стороны казны.

---

8. Выкупъ въ казну Курско-харьковско-азовской линіи (1891 годъ).—Наступившій годъ принесъ нѣсколько крупныхъ новостей по желѣзнодорожному дѣлу, особенно бросающихся въ глаза послѣ прошлогодняго затишья. Въ числѣ этихъ новостей на первомъ мѣстѣ стоитъ состоявшееся рѣшеніе правительства о выкупѣ въ казну Курско-харьковско-азовской желѣзной дороги. Извѣстно, что право государства на выкупъ этой дороги по условіямъ концессіи наступило уже въ 1889 году; министерство путей сообщенія тогда же предполагало осуществить выкупъ, но дѣло затянулось, и переходъ дороги состоится лишь въ текущемъ году въ силу постановленія комитета министровъ отъ 24-го декабря 1890 г.

Пріобрѣтеніе казной Курско-харьковской дороги представляетъ событіе большой важности. Едва ли можно указать въ предѣлахъ русской сѣти другую линію, которая причиняла бы государству столько хлопотъ, заботъ и расходовъ, какъ Курско-харьковско-азовская. Когда строилась эта дорога, отнюдь не предполагалось, что ей суждено будетъ сдѣлаться одною изъ главныхъ артерій разнообразнаго торговаго движенія. Она была сооружена со всевозможными техническими облегченіями; хотя, тѣмъ не менѣе, обошлась она не дешево, но это зависѣло отъ дороговизны пріобрѣтенія

капитала и разныхъ обычныхъ въ то время ухищреній желѣзнодорожнаго строительства. Между тѣмъ вскорѣ послѣ открытія Курско-азовской дороги оказалось, что она служитъ однимъ изъ важнѣйшихъ путей для хлѣбной перевозки. Проходя почти на всемъ протяженіи по превосходной черноземной почвѣ, она лежитъ на перепутьи между портами Балтійскаго моря и черноморскими: сѣверный ея участокъ усиленно работаетъ для Петербурга, Ревеля, Риги и Либавы, а средняя и южная часть—для Севастополя, Таганрога и Ростова. Въ годы хорошихъ урожаевъ притокъ грузовъ къ Курско-харьковско-азовской дорогѣ бывалъ такъ великъ, что на каждой ея станціи воздвигались цѣлыя горы хлѣба, которыя лежали неотправленными по цѣлымъ мѣсяцамъ. Правительственные органы осаждались жалобами, и подъ впечатлѣніемъ огромныхъ потерь, падавшихъ на товарохозяевъ, начинали требовать увеличенія перевозочной способности дороги. Такъ какъ Общество Курско-харьковско-азовской дороги, по причинѣ или дѣйствительныхъ затрудненій, или вслѣдствіе неправильнаго веденія хозяйства, какъ настойчиво утверждали ходившіе въ обществѣ слухи, съ самаго почти ея открытія боролось съ хроническимъ недостаткомъ средствъ, то правительству ничего не оставалось дѣлать, какъ снабжать дорогу ссудами и авансами для выполненія требуемыхъ усовершенствованій.

Другимъ еще болѣе серьезнымъ поводомъ для заботъ правительства явились нужды каменноугольной перевозки. Въ то время, когда строилась Курско-харьковско-азовская дорога, разработка каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ почти-что не начиналась; въ концѣ 60-хъ годовъ тамъ добывалось угля не болѣе какого-нибудь десятка милліоновъ пудовъ. Но едва открылась Курско-харьковско-азовская дорога, соединившая залежи угля съ важными потребительными рынками, какъ немедленно каменноугольное дѣло оживилось и вызвало усиленный запросъ на перевозочныя средства. Уже въ первые годы существованія названной дороги мы встрѣчаемся съ жалобами углепромышленниковъ

на притѣсненія съ ея стороны и просьбами объ усиленіи ея провозной способности. Сооруженіе Донецкой дороги, давшее новый толчокъ развитію каменноугольнаго производства, обнаружило со всею яркостью недостатокъ первоначальнаго устройства Курско-азовской линіи. Новая дорога, прямо разсчитанная на угольное передвиженіе и всецѣло отъ него зависѣвшая, очутилась въ полной невозможности вести сколько-нибудь выгодно свои дѣла, потому что стѣсненія на Курско-азовской дорогѣ заставляли ее отказывать въ пріемѣ предъявляемыхъ грузовъ и вынуждали ограничиваться самыми скудными размѣрами перевозки. Горькія сѣтованія углепромышленниковъ, не разъ подвергавшихся тяжкому кризису вслѣдствіе задержекъ въ отправкѣ угля, присоединились къ ходатайствамъ Донецкой дороги и просьбамъ хлѣбоотправителей и вынудили правительство въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ сразу произвести довольно крупныя затраты на улучшеніе Курско-азовской дороги. Задолженность этой послѣдней съ тѣхъ поръ постоянно росла, не переставая. Въ настоящее время Курско-харьковско-азовская дорога по суммѣ долговъ правительству почти не имѣетъ равной себѣ на нашей сѣти. Къ 1889 году она была должна правительству, по свѣдѣніямъ, заключающимся въ «Сборникѣ министерства путей сообщенія», $68,_2$ милл. руб. кредитныхъ, что составляетъ около 90,000 кредитныхъ рублей на версту; это цифра, почти равняющаяся первоначальной стоимости дороги. Правда, главную часть упомянутой громадной суммы составляютъ долги по гарантіи акцій и облигацій съ наросшими по нимъ процентами, но и дѣйствительно выданныя ссуды на строительныя и эксплоатаціонныя надобности составляютъ въ ней немаловажную долю.

Несмотря на крупныя затраты, сдѣланныя для увеличенія провозной способности Курско-харьковско-азовской дороги и самими ея владѣльцами, и правительствомъ, она и въ настоящую минуту, какъ и прежде, далеко не удовлетворяетъ предъявляемымъ требованіямъ. Чтобы разъяснить причины постоянныхъ жалобъ, которыя сыпались на дорогу

во все время ея существованія, правительство много разъ назначало строгія разслѣдованія и чрезъ министерство, и чрезъ особыя коммиссіи съ чрезвычайными полномочіями, но все это мало помогало дѣлу: несмотря на исключительно ревностный надзоръ, неустройства продолжались, пока наконецъ страшная катастрофа съ царскимъ поѣздомъ не привлекла сразу вниманіе всей Россіи къ злополучной дорогѣ. Но, даже оставляя въ сторонѣ вопросъ о катастрофѣ, какъ симптомъ неустройства дороги,—вопросъ дѣйствительно невыясненный,—есть немало и другихъ признаковъ, свидѣтельствующихъ о томъ же. Жалобы на недостаточныя силы дороги по перевозкѣ угля раздаются по-прежнему, хотя и не такъ рѣзко, какъ раньше; хлѣбная торговля желаетъ устройства элеваторовъ, зернохранилищъ и подъѣздныхъ дорогъ по примѣру тѣхъ, какія заводятся въ другихъ соперничающихъ районахъ; пассажирское движеніе также предъявляетъ свои нужды. Какъ справиться со всѣми этими запросами при хозяйствѣ, запутанномъ многолѣтними дефицитами и долгами?

Переходъ Курско-харьковско-азовской дороги въ казну сразу улаживаетъ всѣ представлявшіяся затрудненія. Правительство имѣетъ полный интересъ привести дорогу въ такой видъ, чтобы она удовлетворяла всѣмъ запросамъ ея района. Пусть на это потребуются большія средства; вѣдь плоды затратъ поступятъ нераздѣльно въ руки казны и выразятся не только въ увеличеніи доходности самой Курско-азовской дороги, но еще болѣе въ возрастаніи сборовъ другихъ смежныхъ линій, въ которыхъ прямо заинтересована та же казна. Стоитъ открыть, напримѣръ, свободный и безпрепятственный выходъ углю, и казнѣ придется меньше приплачивать Донецкой дорогѣ по гарантіи; улучшеніе Курско-харьковско-азовской дороги выгодно отразится и на доходахъ сосѣдней казенной Харьково-николаевской дороги. Не можетъ остаться безъ вліянія на поднятіе дохода и то обстоятельство, что правительство, пріобрѣтая въ свои руки Курско-харьковско-азовскую линію и присоединяя ее къ

ранѣе находившейся въ его собственности Харьково-николаевской дорогѣ, получаетъ въ свои руки господство надъ одною изъ важнѣйшихъ частей нашей желѣзнодорожной сѣти, которое даетъ ему возможность контролировать всѣ сообщенія центральныхъ частей Россіи съ Чернымъ и Азовскимъ морями. Если до сихъ поръ правительство вмѣшивалось въ желѣзнодорожные тарифы на основаніи признаваемаго за государствомъ права верховнаго надзора, то съ пріобрѣтеніемъ Курско-азовской дороги оно по отношенію къ огромной долѣ сѣти становится распорядителемъ тарифовъ въ силу частно-правовыхъ отношеній, вслѣдствіе обладанія важнѣйшими линіями, которыя давленіемъ конкурренціи могутъ заставить другія дороги подчиниться его тарифной политикѣ. Врядъ ли можно споритъ, что такая власть надъ тарифами несравненно прочнѣе, нежели основанная на однихъ законодательныхъ постановленіяхъ, которыя нынѣ благопріятны для усиленія вліянія государства, а потомъ могутъ измѣниться при иной комбинаціи политическихъ силъ. Какъ бы то ни было, пріобрѣтеніе Курско-харьковской дороги, упрочивая и усиливая власть правительства надъ тарифами въ обширномъ районѣ, открываетъ ему широкіе пути для благопріятнаго воздѣйствія на доходы дорогъ, находящихся въ его обладаніи, и для самостоятельной политики относительно поднятія народнаго хозяйства въ ихъ районахъ.

При оцѣнкѣ вѣроятныхъ послѣдствій перехода Курско-харьковско-азовской дороги въ казну важнымъ пунктомъ является возможность крупныхъ сбереженій въ расходахъ эксплоатаціи по сравненію съ существовавшимъ донынѣ порядкомъ. Прежде всего передача въ казну экономизируетъ тѣ суммы, которыя тратились до сихъ поръ на содержаніе правленія и на другіе расходы центральной администраціи, а эти расходы составляютъ крупную цифру, простиравшуюся, напримѣръ, въ 1888 году, по таблицамъ желѣзнодорожнаго отдѣла государственнаго контроля, до 590,000 р. Конечно, не вся эта сумма останется въ экономіи, такъ какъ многіе расходы центральнаго управленія сохранятся и при казен-

номъ завѣдываніи, но все-таки главная ея доля будетъ сбережена. Еще важнѣе тѣ сбереженія, которыя могутъ послѣдовать отъ разныхъ частей эксплоатаціи. Уже то одно, что является возможность изъ одного центра распоряжаться подвижнымъ составомъ, даетъ средства добиться въ организаціи движенія на дорогѣ гораздо большей выгодности и цѣлесообразности. То же и во многихъ другихъ отдѣлахъ.

Такимъ образомъ, нашу казну можно поздравить съ очень полезною покупкой. Другой вопросъ,—насколько выгодны условія покупки; не слишкомъ ли дорогою цѣной досталось странѣ обладаніе безспорно важною линіей? Въ настоящую минуту, когда еще не обнародованы подробности выкупа, мудрено судить объ этомъ. Но каковы бы ни были условія пріобрѣтенія Курско-харьковско-азовской дороги, они во всякомъ случаѣ благопріятнѣе для государства, нежели оставленіе дороги въ рукахъ частнаго Общества съ постоянными дефицитами, съ неоплатными долгами и на будущее время съ безконечной перспективой постоянныхъ авансовъ и ссудъ со стороны казны.

---

9. Выкупъ въ казну Московско-курской линіи (1892 годъ).—Въ области желѣзныхъ дорогъ подготовляется, какъ слышно, нѣсколько крупныхъ перемѣнъ. Говорятъ, что въ непродолжительномъ времени произойдетъ выкупъ въ казну двухъ важныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ, Московско-курской и Московско-брестской. О послѣдней пока еще ничего опредѣленнаго неизвѣстно, но пріобрѣтеніе государствомъ Московско-курской дороги уже обсуждалось въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ и считается, повидимому, дѣломъ рѣшеннымъ.

Сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ достигла къ концу перваго полугодія 1892 года 10,193 верстъ при 27,361 верстахъ общаго протяженія русскихъ дорогъ. Приростъ казенной сѣти особенно усиленно совершался въ прошломъ и текущемъ году: за это время перешли въ казну дороги Курско-харьковско-азовская, Либаво-роменская, Орловско-

грязская и Варшавско-тереспольская, всего протяженіемъ въ 2,612 верстъ. Если присоединятся Московско-курская (512 верстъ) и Московско-брестская (1,032 версты) дороги, то казенная сѣть дойдетъ до 11,737 верстъ, что̀ будетъ составлять около 43% всей длины русскихъ дорогъ. Но значеніе предстоящаго выкупа не можетъ быть оцѣниваемо однимъ лишь количественнымъ масштабомъ. Какъ Московско-курская, такъ и Московско-брестская дороги принадлежатъ къ числу важнѣйшихъ русскихъ желѣзнодорожныхъ линій, и потому ихъ пріобрѣтеніе нельзя равнять съ переходомъ въ руки казны какихъ-либо другихъ линій, въ родѣ, напримѣръ, Псково-рижской или Сызрано-вяземской. Остановимся на Московско-курской дорогѣ. Эта линія составляетъ, какъ извѣстно, основной путь съ юга Россіи въ Москву и къ балтійскимъ портамъ. Всѣ массы груза, направляющіяся изъ центральной черноземной полосы къ сѣверу, не могутъ миновать ея; по ней же проходятъ и обработанные товары, подвозимые изъ-за границы и внутреннихъ промышленныхъ центровъ въ густонаселенную черноземную область и въ степную полосу Россіи. Обладая собственнымъ весьма производительнымъ райономъ, она, кромѣ того, является конечною линіей для обширной и развѣтвленной сѣти рельсовыхъ путей меньшаго значенія, служащихъ по отношенію къ ней питательными вѣтвями. Неудивительно поэтому, что съ самыхъ первыхъ годовъ Московско-курская дорога была одною изъ доходнѣйшихъ и остается таковою же до сихъ поръ. Въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ валовой доходъ дороги не спускался ниже 12 милл. руб., въ 1890 г. дошелъ до 13 милл. руб., а въ 1891 году равнялся даже 14 милл. руб., что̀ при протяженіи дороги въ 512 верстъ составляетъ 27,430 руб. на версту. Изъ всѣхъ русскихъ дорогъ только двѣ, Николаевская и Московско-рязанская, превосходятъ Московско-курскую своею доходностью. Съ точки зрѣнія интересовъ казны нельзя не отмѣтить и того обстоятельства, что Московско-курская дорога со всѣхъ сторонъ окружена желѣзнодо-

рожными линіями, уже входящими въ составъ государственной сѣти. Она составляетъ непосредственное продолженіе Курско-харьковско-азовской дороги; затѣмъ къ ней примыкаютъ казенныя же Орловско-грязская и Сызрано-вяземская линіи. Пріобрѣтая Московско-курскую дорогу, государство становится хозяиномъ цѣлой обширной системы среднерусскихъ сообщеній и получаетъ возможность проводить самостоятельную тарифную политику, и не только въ силу своего верховнаго права, но также и по праву собственности.

Впрочемъ выгодность выкупа опредѣляется не однимъ только экономическимъ значеніемъ пріобрѣтаемой линіи; она зависитъ въ такой же мѣрѣ отъ условій перехода дороги въ казну. Извѣстно, что Московско-курская дорога построена была на средства государства и перешла къ нынѣ владѣющей ею компаніи лишь въ 1871 году. При передачѣ дороги казна выговорила въ свою пользу довольно благопріятныя по тому времени финансовыя условія, сущность которыхъ состоитъ въ томъ, что прибыль, остающаяся за покрытіемъ 7% на акціонерный капиталъ и за производствомъ разныхъ опредѣленныхъ въ уставѣ отчисленій, дѣлится на двѣ равныя части, изъ которыхъ одна передается правительству, а другая идетъ въ дополнительный дивидендъ по акціямъ. Благодаря изложенному условію изъ чистаго дохода Московско-курской дороги не только покрывались вполнѣ всѣ платежи по облигаціямъ, но кромѣ того поступалъ въ пользу казны значительный доходъ, простиравшійся, напримѣръ, въ 1890 году, по сообщенію государственнаго контроля, до 1,307,596 р. Съ финансовой точки зрѣнія казнѣ выгодно пріобрѣсти дорогу лишь при томъ условіи, если ожидаемый ею доходъ не будетъ ниже означенной суммы, поступавшей до сихъ поръ безъ всякихъ хлопотъ. Какіе шансы существуютъ для казны на полученіе упомянутаго дохода, это опредѣляется условіями выкупа дороги. Условія выкупа обозначены въ § 41 устава Московско-курской дороги, но редакція ихъ была измѣнена въ 1886 году, при увеличеніи облигаціоннаго капитала Московско-курской дороги, и въ

настоящее время состоитъ въ слѣдующемъ: «По прошествіи двадцати лѣтъ со дня передачи дороги Обществу (т.-е. съ 1-го августа 1891 года) правительство имѣетъ право во всякое время выкупить акціи Общества Московско-курской желѣзной дороги... Для опредѣленія цѣны выкупа акцій принимаются въ разсчетъ тѣ отчисленія изъ чистаго дохода дороги, которыя, согласно п. 12-му устава, причитались въ пользу акціонеровъ въ теченіе семи предшествовавшихъ выкупу лѣтъ; изъ полученнаго итога вычитаются отчисленія двухъ наименѣе доходныхъ для акціонеровъ годовъ изъ числа означенныхъ семи лѣтъ, и затѣмъ средній годовой доходъ остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму дохода Общества, причемъ эта норма не можетъ быть однако же ниже суммъ причитавшагося акціонерамъ дохода за послѣдній передъ выкупомъ годъ. Сумма, полученная отъ капитализаціи этого дохода, при учетѣ изъ 5% годовыхъ за время, остающееся до конца владѣнія Обществомъ дорогой, выдается акціонерамъ Общества 5%-ными гарантированными правительствомъ облигаціями и т. д.». На основаніи вышеизложенныхъ условій, норма выкупной суммы должна будетъ опредѣлиться или по среднему доходу пяти лѣтъ, или же по доходу 1892 года, если послѣдній окажется болѣе прибыльнымъ для акціонеровъ. Есть основанія думать, что выкупъ долженъ будетъ произойти именно на основаніи прибыли акціонеровъ за послѣдній годъ, такъ какъ финансовые результаты его, повидимому, будутъ для Общества Московско-курской дороги благопріятнѣе всѣхъ предшествующихъ годовъ. На основаніи свѣдѣній по 1-е сентября, доходъ Московско-курской дороги за первыя двѣ трети нынѣшняго года на 1,072,900 р. былъ выше прошлаго года. Правда, курсъ нашего бумажнаго рубля въ 1892 г. будетъ въ среднемъ ниже прошлогодняго на 15—20%, вслѣдствіе чего должны соотвѣтственно увеличиться и платежи Общества по облигаціямъ, но, даже принимая въ разсчетъ эту разницу, Общество все-таки получитъ чистый доходъ въ большемъ размѣрѣ противъ прошлаго года, если,

конечно, доходы не упадутъ за послѣднюю треть года. Въ 1890 году, на основаніи свѣдѣній государственнаго контроля, платежъ Московско-курской дороги по облигаціямъ составлялъ 3,290,000 р. Если къ этой суммѣ прибавить вслѣдствіе невыгоднаго курса даже 20%, и въ такомъ случаѣ при равенствѣ прочихъ условій доходъ акціонеровъ будетъ превышать прошлогодній больше нежели на 400,000 р. Спѣшимъ впрочемъ оговориться, что это—счетъ лишь приблизительный, который можетъ измѣниться вслѣдствіе перемѣнъ въ перевозкѣ за послѣдніе мѣсяцы. Невольно бросается въ глаза, что перевыручка Московско-курской дороги къ концу перваго полугодія исчислялась въ 1,378,000 р., къ 1-му же сентября спустилась до 1,072,900 р., т.-е. упала на цѣлые 300,000 р. Чтó мудренаго, что за послѣдніе мѣсяцы перевыручка понизится еще больше и тогда придется опредѣлять выкупную сумму по среднему доходу пяти болѣе выгодныхъ лѣтъ? Но если бы даже казнѣ пришлось вести разсчеты по результатамъ текущаго года, она, во всякомъ случаѣ, не останется въ накладѣ. Въ самомъ худшемъ случаѣ она будетъ получать ту же сумму, какъ и прежде; а есть немало шансовъ на то, что чистая выручка казны, пожалуй, даже возрастетъ по сравненію съ доходами Общества Московско-курской дороги: казна можетъ съэкономить на издержкахъ общаго управленія и на многихъ другихъ статьяхъ.

Хотя, какъ видно изъ вышеизложеннаго, выкупъ Московско-курской дороги, по всей вѣроятности, совершится на условіяхъ не безвыгодныхъ для казны, настоящій случай указываетъ на крайнее неудобство включать въ уставы оговорку, подобную той, какую находимъ въ концессіи на Московско-курскую дорогу. Если выкупная сумма не можетъ быть ниже дохода послѣдняго года, то желѣзныя дороги имѣютъ всѣ мотивы искусственно раздувать свои доходы въ такіе моменты, когда онѣ ожидаютъ выкупа, и тѣмъ мѣшать правительству произвести выгодную для страны операцію; способовъ же искусственно увеличивать чистый

доходъ у желѣзныхъ дорогъ имѣется немало. Такъ, напримѣръ, любая желѣзнодорожная компанія можетъ, если пожелаетъ, искусственно поднять свои доходы при помощи переборовъ. Извѣстно, что наша публика судиться не любитъ, и потому бо́льшая часть переборовъ, особенно некрупныхъ, остаются невостребованными. На-дняхъ въ «Новомъ Времени» была опубликована статья, въ которой доказывается, что на Московско-курской дорогѣ система переборовъ практиковалась въ послѣдніе годы въ широкихъ размѣрахъ. Мы вполнѣ допускаемъ возможность немаловажнаго увеличенія доходовъ этимъ путемъ. А между тѣмъ не нужно упускать изъ виду, что всякая лишняя сотня тысячъ рублей при капитализаціи ея за остающіяся до срока концессіи 60 лѣтъ увеличитъ выкупную сумму, а съ нею и бремя страны по крайней мѣрѣ на 5 милл. р.

Упомянутая возможность искусственнаго поднятія доходовъ неизбѣжно налагаетъ на правительство задачу ранѣе опредѣленія выкупной суммы произвести тщательную ревизію доходовъ и расходовъ Общества и между прочимъ провѣрить правильность таксировки грузовъ. Лишь этимъ путемъ возможно опредѣлить и исключить изъ цифры доходовъ переборы, которые по закону, въ случаѣ невостребованія, должны поступать въ казну. Но, независимо отъ этого частнаго случая, вообще было бы желательно, чтобы при пересмотрѣ концессій желѣзныхъ дорогъ, производящемся нерѣдко по разнымъ поводамъ, по возможности исключалась изъ нихъ невыгодная оговорка объ опредѣленіи выкупной суммы по доходности послѣдняго года.

---

10. Выкупъ въ казну линій Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (1893 годъ).—Предстоящій съ 1-го января 1894 г. переходъ въ казну линій Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ является событіемъ громадной важности для общей постановки желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. У насъ нѣтъ

дороги, которая могла бы не только поравняться, но даже хоть сколько-нибудь приблизиться къ Николаевской линіи по роли въ желѣзнодорожной сѣти и по размѣрамъ движенія и дохода. Благодаря удобствамъ петербургскаго порта, самаго близкаго къ центральной Россіи, Николаевская дорога стягиваетъ къ себѣ грузы почти съ половины нашей желѣзнодорожной сѣти. Этимъ объясняется, что Николаевская дорога, имѣя малопроизводительный собственный районъ, перевозитъ грузовъ до 160 милл. пудовъ, причемъ грузы изъ собственнаго ея района составляютъ въ общей суммѣ товарнаго движенія всего 7%, а остальное берется съ чужихъ или передается на чужія дороги. Выгодное отличіе Николаевской дороги отъ большинства другихъ линій заключается въ томъ, что благодаря значенію своихъ конечныхъ пунктовъ, Петербурга и Москвы, Николаевская дорога имѣетъ огромное пассажирское движеніе, превышавшее въ послѣдніе годы 2 милл. челов. Неудивительно поэтому, что валовой доходъ Николаевской дороги, по разсчету на версту, не имѣетъ себѣ равнаго: въ послѣдніе годы валовая выручка колебалась между 35—36 т. р. на версту, тогда какъ высшій послѣ нея поверстный доходъ (Московско-курской дороги) простирался только до 29 т. р. Но еще важнѣе, нежели эти цифры движенія и выручки, та роль, какую играетъ дорога вслѣдствіе своего географическаго положенія. Какъ линія, ближайшая къ выходному порту, которой по этой причинѣ не могутъ миновать грузы, Николаевская дорога имѣла всегда полную возможность диктовать сосѣднимъ путямъ условія перевозки. Въ недавнемъ прошломъ, когда выработка тарифовъ и распредѣленіе выручки зависѣли единственно отъ соглашенія заинтересованныхъ дорогъ, Николаевская линія, какъ конечная, всегда выговаривала на свою долю львиную часть выручки; да и теперь, несмотря на вмѣшательство правительства, ей достается больше, нежели другимъ, при раздѣлѣ дохода, выручаемаго отъ перевозки. Поэтому кто владѣетъ Николаевскою линіей, тотъ держитъ въ своихъ рукахъ главенство надъ доброй полови-

ной нашихъ дорогъ, которымъ нѣтъ иного выхода для своихъ грузовъ, какъ черезъ Петербургъ. Пріобрѣтеніе Николаевской дороги уже по этой причинѣ имѣетъ громадную государственную важность: оно фактически переводитъ въ руки государства могучее вліяніе на желѣзнодорожную сѣть и тѣмъ какъ бы довершаетъ многочисленныя реформы, совершенныя за послѣднее время въ этомъ направленіи.

Обѣ другія линіи Главнаго Общества, Московско-нижегородская и Петербурго-варшавская, также занимаютъ весьма видное мѣсто въ нашей сѣти. Перевозка грузовъ малой скорости, составляющая повсюду у насъ главный источникъ выручки, равнялась на Нижегородской дорогѣ въ 1891 г. 110 милл. пуд., а на Петербурго-варшавской—72 милл. пуд., а затѣмъ та и другая дороги имѣли еще значительное пассажирское движеніе. Поверстный доходъ достигъ въ 1892 г. на Московско-нижегородской дорогѣ громадной цифры 27,761 р., а на Петербурго-варшавской, наименѣе выгодной изъ дорогъ Главнаго Общества,—11,344 руб. Такимъ образомъ, всѣ три дороги Главнаго Общества будутъ доставлять правительству въ годъ валовой выручки около 45—50 милл. р., т.-е. почти пятую часть всей суммы, которая въ средніе годы получается отъ всей нашей сѣти.

Уже приведенныя цифры свидѣтельствуютъ, что выкупъ линій Главнаго Общества представляетъ финансовую операцію неоспоримой важности. Но значеніе этой послѣдней можетъ быть вполнѣ оцѣнено только тогда, когда мы примемъ въ разсчетъ условія пріобрѣтенія дорогъ. Подробности объ этихъ условіяхъ еще не получили оффиціальнаго оглашенія, но, какъ видно изъ сужденій, появившихся въ органахъ печати и своевременно передававшихся въ нашей газетѣ, казна приняла относительно Главнаго Общества рѣшеніе, выгодное для обѣихъ сторонъ. Посмотримъ сначала на тѣ разсчеты, какими руководилась казна, приступая къ выкупу дорогъ въ настоящее время, а не черезъ семь лѣтъ, какъ было обусловлено при возобновленіи договора съ Главнымъ Обществомъ въ 1887 году. Начнемъ съ Нижегородской

и варшавскихъ дорогъ, срокъ выкупа которымъ наступилъ уже въ 1887 году. По уставу Главнаго Общества, выкупная сумма опредѣляется доходомъ послѣднихъ семи лѣтъ съ вычетомъ двухъ худшихъ годовъ. Доходность двухъ названныхъ дорогъ развивается съ каждымъ годомъ въ зависимости какъ отъ естественнаго прироста движенія, такъ и отъ того, что къ старымъ путямъ примыкаютъ новыя линіи. Такъ, напримѣръ, валовой доходъ этихъ дорогъ въ 1887 г. составлялъ 20 милл. р., а пять лѣтъ спустя, въ 1892 г., равнялся уже $24^1/_2$ милл. руб., т.-е. поднялся на $22^0/_0$. На основаніи этихъ данныхъ можно заключить, что чѣмъ дальше будетъ отсрочиваться выкупъ, тѣмъ болѣе высокую ренту придется платить акціонерамъ до конца концессіоннаго срока, т.-е. до 1952 г. Въ настоящее время сумма, которая придется на долю акціонеровъ сверхъ гарантированнаго процента, составитъ, по предварительнымъ разсчетамъ, около 900 т. р., а если отсрочить выкупъ до конца столѣтія, то эта цифра можетъ возрасти по крайней мѣрѣ вдвое.

Что касается до степени выгодности выкупа Николаевской дороги, то здѣсь дѣло представляется какъ-будто въ иномъ видѣ. По условіямъ договора съ казной, Николаевская желѣзная дорога можетъ быть выкуплена правительствомъ на условіи уплаты ежегодной ренты, которая равняется среднему доходу за послѣднее семилѣтіе, но во всякомъ случаѣ не можетъ быть меньше 2 милл. р. При такомъ условіи выкупа казна имѣетъ разсчетъ взять въ свои руки Николаевскую дорогу, какъ скоро средній доходъ съ дороги приблизится къ суммѣ 2 милл. р., но не перейдетъ ее. Въ настоящее время доходность Николаевской дороги, вообще быстро возрастающая, не достигла однако этого предѣла. Въ 1891 г., послѣднемъ, за который опубликована оффиціальная статистика желѣзныхъ дорогъ, сумма, причитавшаяся въ дивидендъ по Николаевской дорогѣ, за оплатой гарантированныхъ процентовъ по акціямъ и облигаціямъ, составляла всего 1,337,231 р., за 1893 г. тотъ же дивидендъ приблизительно исчисляется въ 1,472,311 р. Такимъ образомъ, дивидендъ,

получаемый акціонерами сверхъ гарантированнаго дохода, еще далеко не достигаетъ теперь 2-хъ-милліонной нормы. Исчисляя въ настоящее время ренту акціонеровъ въ 2 милл. р. и принимая на себя обязательство выплачивать эту ренту въ теченіе 60 лѣтъ, остающихся до истеченія срока концессіи, казна дѣлаетъ акціонерамъ Главнаго Общества крупный подарокъ, чѣмъ и объясняется повышеніе акцій Общества тотчасъ же, какъ сдѣлалось извѣстнымъ рѣшеніе о выкупѣ. Въ виду такой прибавки выкупъ является для акціонеровъ операціей безусловно выгодной, такъ какъ отнынѣ ихъ акціи будутъ приносить такой доходъ, какого они никогда не получали, не говоря уже о томъ, что доходъ этотъ не будетъ подлежать никакимъ колебаніямъ, тогда какъ ранѣе онъ зависѣлъ отъ случайностей движенія.

Однако есть основаніе думать, что, несмотря на вышеизложенный подарокъ, казна все-таки заключаетъ выгодную сдѣлку. Покупаются сразу три громадныхъ линіи, которыя, по условіямъ концессіи, не могутъ быть пріобрѣтены казной порознь. Очевидно, что при отсрочкѣ выкупа прибавка доходности каждой изъ трехъ дорогъ ухудшитъ его условія для казны и страны. При валовомъ сборѣ съ линій Главнаго Общества, исчисляемомъ почти въ 50 милл. рубл., нѣтъ ничего мудренаго, что въ ближайшіе же годы чистый доходъ акціонеровъ за уплатой процентовъ поднимется на 600,000 р., а можетъ быть, и на бо́льшую сумму. Опытъ прошлаго не даетъ основаній считать такое предположеніе неправдоподобнымъ. Напротивъ, предстоящее окончаніе желѣзной дороги до Казани, постепенное открытіе Сибирской дороги, присоединеніе подъѣздныхъ путей къ главнымъ линіямъ, вѣроятное оживленіе внѣшней хлѣбной торговли послѣ застоя послѣднихъ лѣтъ,—все это даетъ основаніе ожидать сильнаго развитія желѣзнодорожнаго движенія въ ближайшіе годы, а это обстоятельство можетъ возвысить дивидендъ акціонеровъ Николаевской дороги не на 600 тыс. р., а на сумму, быть можетъ, несравненно бо́льшую. Притомъ было бы ошибочно думать, что казнѣ придется приплачивать акціонерамъ

Главнаго Общества изъ общегосударственныхъ средствъ тѣ 600,000 рублей, которые не дополучатся въ настоящее время изъ доходовъ Николаевской линіи. Не нужно забывать, что при переходѣ желѣзныхъ дорогъ въ казну сокращаются нѣкоторыя издержки, достигавшія на дорогахъ Главнаго Общества громадныхъ цифръ. Казнѣ при организованномъ у нея центральномъ управленіи правительственныхъ дорогъ ни на что́ не нуженъ Совѣтъ управленія, поглощавшій въ Главномъ Обществѣ около 430,000 р.; едва ли понадобятся пособія и награды служащимъ, на что́ тратилось до 185,000 р. Такимъ образомъ, сбереженіями только на двухъ указанныхъ статьяхъ, которыя вполнѣ упраздняются съ переходомъ дорогъ въ казну, производится экономія въ расходахъ болѣе чѣмъ на 600,000 рублей.

Но если бы даже странѣ и пришлось понести на первое время нѣкоторыя жертвы, выкупъ дорогъ будетъ привѣтствованъ страной какъ знакъ рѣшимости покончить разъ навсегда съ прошлымъ Главнаго Общества. У насъ нѣтъ ни одной желѣзнодорожной компаніи, которая оставила бы по себѣ такую печальную память. Главное Общество стоило Россіи неисчислимыхъ жертвъ. Пусть же разумная эксплоатація принадлежавшихъ ему доходнѣйшихъ русскихъ линій хоть нѣсколько вознаградитъ потомковъ за тѣ милліоны, которые безплодно и безтолково растрачены на подачки Главному Обществу ихъ отцами и дѣдами.

---

11. Слѣдовало ли выкупать въ казну русскія желѣзныя дороги? (По поводу нападокъ г. Ціона.—1895 годъ).—Недавно г. Ціонъ выпустилъ новую книгу о русскихъ финансахъ, на которой необходимо остановиться какъ потому, что эта книга составляетъ теперь вопросъ дня, такъ и въ виду несомнѣнной важности затрогиваемыхъ въ ней темъ.

Въ ряду нападокъ г. Ціона на наше финансовое вѣдомство одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ занимаетъ критика дѣйствій

по выкупу желѣзныхъ дорогъ. Оставляя въ сторонѣ разные намеки личнаго свойства, которыми уснащена каждая страница отдѣла книги, посвященнаго этому вопросу, попробуемъ извлечь и оцѣнить аргументы, приводимые тамъ противъ выкупныхъ операцій послѣднихъ лѣтъ. Если освободить разглагольствованія автора отъ громкихъ фразъ, то всю его аргументацію можно свести къ слѣдующимъ двумъ положеніямъ: во-первыхъ, выкупъ желѣзныхъ дорогъ, выполненный въ два послѣдніе года, произведенъ черезчуръ поспѣшно, безъ всякой въ томъ надобности; во-вторыхъ, выкупная сумма перешедшихъ въ казну дорогъ раздута до крайнихъ предѣловъ, вслѣдствіе чего операція выкупа является убыточною для русской казны и разорительною для французскихъ капиталистовъ, способствовавшихъ своими средствами ея осуществленію. Разберемъ эти упреки.

Что выкупъ желѣзныхъ дорогъ совершался у насъ въ послѣдніе годы съ небывалою быстротой, это не подлежитъ сомнѣнію. Въ самомъ дѣлѣ, къ 1890 году въ вѣдѣніи казны состояло 7,386 верстъ желѣзныхъ дорогъ, къ концу 1892 года ихъ считалось 10,293 версты, а къ 1-му февраля 1895 г. протяженіе казенныхъ дорогъ достигло уже 20,126 верстъ. Казнѣ принадлежатъ теперь двѣ трети нашей сѣти, тогда какъ, наоборотъ, два года тому назадъ двѣ трети желѣзнодорожныхъ линій находились въ рукахъ частныхъ компаній. За два года казна пріобрѣла цѣлыхъ 10,000 верстъ, въ числѣ которыхъ находятся самыя доходныя и цѣнныя дороги, каковы именно линіи бывшаго Главнаго Общества и Московско-курская. Это—цѣлый переворотъ въ системѣ желѣзнодорожнаго хозяйства, поражающій своею грандіозностью. Недаромъ же ловкій авторъ избралъ выкупы двухъ послѣднихъ лѣтъ главною мишенью своихъ нападокъ. Изъ-за чего же однако русская казна такъ спѣшила во что бы то ни стало стянуть желѣзныя дороги въ свои руки? Не проще ли было бы ей послѣдовать благоразумному совѣту автора разбираемой книги и подождать лѣтъ 50—60, когда съ окончаніемъ срока желѣзнодорожныхъ концессій

рельсовые пути перейдутъ къ правительству безъ всякихъ съ его стороны затратъ?

Вопреки разсужденіямъ г. Ціона, мы прямо и не обинуясь утверждаемъ, что быстрый выкупъ важнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ линій составляетъ несомнѣнную заслугу настоящаго финансоваго управленія и что пропустить настоящій моментъ было бы съ его стороны промахомъ, даже преступленіемъ. Чтобы убѣдиться въ этомъ, стоитъ вникнуть въ условія, на которыхъ наши частныя Общества владѣютъ желѣзными дорогами. Передача сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей въ руки частныхъ компаній совершилась въ такую эпоху, когда наше государство, ослѣпленное блескомъ спекулятивныхъ концессій французской Второй имперіи, слѣпо вѣрило въ чудодѣйственную силу частнаго капитала. Въ началѣ 50-хъ годовъ выработался у насъ по французскимъ образцамъ типъ концессій, удерживавшійся до послѣдняго времени, въ которомъ всѣ выгоды передавались компаніямъ, а весь рискъ и жертвы возлагались на казну. Казна принимала на себя гарантію желѣзнодорожныхъ капиталовъ, а начиная съ конца 70-хъ годовъ снабжала дороги и самыми капиталами. Ей приходилось изъ года въ годъ покрывать платежи по облигаціямъ и платить опредѣленный процентъ по гарантіи, обыкновенно составлявшій не менѣе $5{,}_1{}^0/_0$ на весь акціонерный капиталъ. Каждому извѣстно, что на этотъ предметъ утекали ежегодно изъ бюджетныхъ средствъ многіе десятки милліоновъ рублей. Доставляя, такимъ образомъ, желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ весь капиталъ и неся весь рискъ, казна выговаривала себѣ самыя ничтожныя права по контролю надъ тарифами и минимальное участіе въ барышахъ, наступающее уже послѣ того, какъ будутъ набиты карманы акціонеровъ.

Въ половинѣ 80-хъ годовъ появилось стремленіе снова вернуть государству временно выпущенное изъ его рукъ желѣзнодорожное дѣло; но этому препятствовали условія, искусно вставленныя въ свое время въ концессіи ловкими ихъ составителями. Право выкупа наступаетъ по нашимъ

уставамъ не ранѣе 20 лѣтъ со времени открытія движенія по дорогамъ. Такъ какъ наша сѣть особенно усиленно развивалась въ концѣ 60-хъ и въ началѣ 70-хъ годовъ, то лишь въ первой половинѣ 90-хъ годовъ стали исполняться сроки, назначенные концессіями для выкупа. У казны являлся естественный поводъ подумать о томъ, въ какомъ видѣ слѣдуетъ вести далѣе желѣзнодорожное хозяйство. Сосредоточеніе распоряженія дорогами въ рукахъ государства открывало широкія перспективы для плодотворныхъ преобразованій въ области тарифной политики и желѣзнодорожной экономіи; однако планы перехода дорогъ въ руки государства осуществлялись робко до тѣхъ поръ, пока казна не получила возможности добывать капиталы по болѣе дешевой цѣнѣ. Такая возможность наступила, по условіямъ международнаго денежнаго рынка, лишь въ недавнее время. Тогда какъ десять лѣтъ тому назадъ наша казна выпускала займы не меньше какъ изъ 5%, въ послѣдніе годы она помѣщаетъ почти al pari 4%-ные займы. Если бы даже переходъ дорогъ въ казну не сулилъ никакого иного выигрыша, то уже одно превращеніе опредѣленной уставами 5%-ной гарантіи по акціямъ въ 4%-ныя облигаціи казны составило бы вполнѣ достаточный мотивъ къ выкупу, такъ какъ на каждую сотню милліоновъ рублей въ желѣзнодорожномъ капиталѣ оно давало сбереженіе въ одинъ милліонъ рублей и даже больше милліона, если принять во вниманіе, что казна, какъ вѣчная собственница желѣзныхъ дорогъ, не имѣетъ, въ сущности, никакой надобности погашать желѣзнодорожные займы. Но вѣдь, кромѣ того, не слѣдуетъ забывать многочисленныхъ выгодъ, которыя происходятъ при переходѣ дорогъ въ казну вслѣдствіе концентраціи управленія и единства тарифной политики. Какъ скоро наступило стеченіе вышеизложенныхъ условій, финансовое вѣдомство было обязано воспользоваться ими и притомъ чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше, такъ какъ каждый лишній годъ лишалъ бы казну той экономіи, которую обѣщалъ выкупъ.

Другой упрекъ, направляемый г. Ціономъ, состоитъ въ томъ, что выкупъ дорогъ произведенъ по слишкомъ высокимъ цѣнамъ, что акціонеры дорогъ, часто не затратившіе на нихъ ни копѣйки изъ своего кармана, получали при выкупѣ ничѣмъ незаслуженные подарки въ нѣсколько милліоновъ, а то и десятковъ милліоновъ рублей. Въ этихъ фактахъ есть немало правды. Наши акціонеры во многихъ случаяхъ дѣйствительно пріобрѣтаютъ капиталъ при выкупѣ ни за что, ни про что. Въ эпоху концессіонной горячки строительный капиталъ раздувался иногда искусно скомпонованными смѣтами настолько, что всѣ дѣйствительные расходы по сооруженію дорогъ покрывались изъ облигаціонныхъ средствъ, доставлявшихся государствомъ, а стоимость акцій оставалась строителямъ чистымъ барышомъ. Этотъ фиктивный капиталъ закрѣплялся за акціонерами навѣки при помощи условій выкупа. Дѣйствительно, во всѣхъ уставахъ нашихъ дорогъ выкупная сумма опредѣляется по капитализаціи чистаго дохода, но съ оговоркой, что она ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть меньше суммы непогашеннаго акціонернаго капитала. Такимъ путемъ, въ случаѣ успѣха предпріятія акціонерамъ открывалась перспектива безграничныхъ выгодъ, а въ случаѣ неудачи за ними все-таки сохранялся безъ всякаго умаленія показанный ими акціонерный капиталъ. Русская литература давно указывала на вопіющую несправедливость подобныхъ условій выкупа, и въ частности наша газета въ теченіе по крайней мѣрѣ лѣтъ двадцати не переставала твердить объ этомъ.

Въ силу условій существующихъ концессій акціонеры при выкупѣ получаютъ незаслуженно много; но было бы величайшею несправедливостью ставить это на счетъ нынѣшняго финансоваго управленія. Это—грѣхъ отдаленнаго прошлаго, и намъ теперь приходится платиться за него; обвинять современное поколѣніе въ этомъ грѣхѣ значитъ или не понимать, или намѣренно извращать дѣло, само по себѣ совершенно простое и ясное. Чтобы видѣть, насколько

необдуманны или злонамѣренны нападки г. Ціона по этому поводу, возьмемъ одинъ примѣръ, особенно имъ выдвигаемый.

Въ прошломъ 1894 г. совершился между прочимъ выкупъ линій Юго-западнаго Общества желѣзныхъ дорогъ, право на который наступило въ 1893 году. Передавъ исторію этого выкупа въ обширномъ разсказѣ, пересыпанномъ на каждой строкѣ разными пикантными намеками, г. Ціонъ въ концѣ-концовъ приходитъ къ выводу, что акціонерамъ названныхъ дорогъ передано лишняго ни больше, ни меньше какъ 20 милл. рублей,—именно имъ заплочено 48,396,000 рублей, тогда какъ слѣдовало заплатить всего 28 милл. руб. Въ основѣ обвиненія лежитъ увѣренность, что выкупъ Юго-западныхъ дорогъ долженъ былъ совершиться по капитализаціи чистаго дохода и что наше финансовое управленіе, желая угодить акціонерамъ, искусственно раздувало чистый доходъ, послужившій основаніемъ для вычисленія выкупной цѣны. Въ самомъ дѣлѣ, въ № 24 «Вѣстника Финансовъ» за 1894 г., на который ссылается г. Ціонъ, помѣщено сообщеніе министерства финансовъ по поводу выкупа нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ Юго-западныхъ. При разсчетѣ основаній выкупа требовалось опредѣлить чистый доходъ за послѣднее время. Ко времени составленія статьи «Вѣстника Финансовъ» былъ извѣстенъ съ точностью доходъ Юго-западныхъ дорогъ лишь за 1892 годъ; относительно же 1893 года имѣлись только свѣдѣнія о валовомъ сборѣ, а за 1894 годъ можно было располагать только данными всего за три мѣсяца, въ которые произошла перевыручка противъ прошлаго 1893 года на 3,264 тыс. руб., т.-е. въ среднемъ по одному милліону руб. за каждый мѣсяцъ изъ трехъ. На этомъ основаніи при разсчетѣ дохода за 1894 годъ было допущено предположеніе, которое въ самомъ сообщеніи министерства финансовъ названо маловѣроятнымъ, — именно, что въ 1894 году валовой доходъ Юго-западныхъ дорогъ превыситъ прошлогодній на 12 милл. руб., т.-е. будетъ

равняться 42 милл. руб., а чистый доходъ 21 милл. руб. Такъ какъ по уставу Юго-западныхъ дорогъ чистый доходъ, принимаемый при опредѣленіи выкупной суммы, не можетъ быть менѣе чистаго дохода послѣдняго года передъ выкупомъ, то въ сообщеніи министерства взятъ былъ предположительный доходъ 1894 года, завѣдомо преувеличенный, и на основаніи его сдѣланъ разсчетъ, по которому акціонерамъ Юго-западнаго Общества слѣдовало бы получить, за вычетомъ стоимости облигацій и долга правительству, 33,754,330 рублей. Г. Ціонъ подхватываетъ этотъ разсчетъ и, признавая его совершенно произвольнымъ, выводитъ, что на основаніи капитализаціи точно извѣстнаго дохода пяти лѣтъ съ 1888—1892 гг. и по вычетѣ долговъ акціонеры могли претендовать самое большее на 28 милл. руб., тогда какъ въ дѣйствительности имъ выдано 48,396,000 руб.

Казалось бы, у г. Ціона на-лицо всѣ улики, извлеченныя притомъ, какъ онъ часто любитъ выражаться, изъ подлинныхъ словъ самого министра финансовъ. Какъ не разразиться въ самомъ дѣлѣ благороднымъ негодованіемъ по поводу такого подарка акціонерамъ въ 20 милл. руб.? Оказывается однако, что вся аргументація, на которой г. Ціонъ строитъ свое обвиненіе, есть одно изъ двухъ: или грубая, непростительная ошибка, или же совершенно неприличная передержка. Г. Ціонъ не могъ не знать, а если бы не зналъ, обязанъ былъ прочитать въ той же статьѣ № 24 «Вѣстника Финансовъ», которую онъ цитируетъ, что по уставамъ всѣхъ почти нашихъ Обществъ, въ томъ числѣ и Общества Юго-западныхъ дорогъ, выкупная цѣна желѣзныхъ дорогъ опредѣляется по капитализаціи чистаго дохода семи лѣтъ, предшествующихъ выкупу, за вычетомъ двухъ наименѣе доходныхъ лѣтъ, но съ слѣдующими двумя важными оговорками: во-первыхъ, чистый доходъ, служащій основаніемъ капитализаціи, не можетъ быть менѣе ни гарантированнаго дохода, ни дохода послѣдняго эксплоатаціоннаго года; во-вторыхъ, выкупная сумма не можетъ быть менѣе непогашеннаго ко времени

выкупа акціонернаго капитала. Г. Ціонъ могъ и долженъ былъ знать, что при существованіи этой послѣдней оговорки капитализація по чистому доходу примѣнима лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда акціонерамъ будетъ причитаться больше той суммы, какую составляетъ ихъ акціонерный капиталъ. Если же разсчетъ по капитализаціи чистаго дохода для нихъ менѣе выгоденъ, нежели уплата номинальной суммы акціонернаго капитала, то они имѣютъ право и, конечно, всегда предпочтутъ получить эту послѣднюю; а тогда и для нихъ, и для казны высота чистаго дохода является совершенно безразличною.

Въ случаѣ съ Юго-западными дорогами такъ и было. Разсчетъ по капитализаціи чистаго дохода, даже при предположеніи явно преувеличенной доходности 1894 года, взятой въ сообщеніи министерства финансовъ, не могъ бы принести акціонерамъ больше 33,754,330 руб., тогда какъ въ силу приведенной выше оговорки устава они въ правѣ были требовать уплаты непогашенной части акціонернаго капитала, которая составляетъ 48,396,000 руб. Спрашивается, какое значеніе при такихъ обстоятельствахъ имѣло бы точное вычисленіе чистаго дохода и къ чему было откладывать выкупъ до провѣрки отчетовъ Общества, когда акціонеры по уставу имѣли право безъ всякихъ разсужденій получить на 15 милл. руб. больше противъ самаго высокаго изъ всѣхъ возможныхъ разсчетовъ на основаніи дохода? Совершенно непостижимо, какъ человѣкъ, который постоянно придаетъ себѣ видъ тонкаго знатока въ биржевыхъ дѣлахъ, могъ не знать или просмотрѣть такое первоклассной важности обстоятельство, которое разбиваетъ въ прахъ все его обвиненіе!

Мы показали на примѣрѣ Юго-западныхъ дорогъ, какое грубое заблужденіе лежитъ въ основѣ нападокъ г. Ціона. Мы можемъ поэтому освободить себя отъ разбора обвиненій, сдѣланныхъ по поводу выкупа другихъ дорогъ. Замѣтимъ только, что обвинительные пункты г. Ціона вездѣ одни и тѣ же, именно, что выкупная сумма была искусственно

повышена или при помощи спекулятивнаго поднятія цѣнъ выкупаемыхъ акцій, или же чрезъ преувеличенное исчисленіе чистаго дохода. Между тѣмъ въ дѣйствительности и въ прочихъ случаяхъ выкупъ былъ произведенъ не по капитализаціи дохода, а на основаніи извѣстныхъ нормъ, опредѣленныхъ уставами дорогъ: на всѣхъ линіяхъ, перешедшихъ въ казну въ прошломъ году, доходъ далеко не покрывалъ гарантированнаго процента по акціямъ, и, слѣдовательно, акціонеры должны были удовольствоваться или возвратомъ непогашеннаго акціонернаго капитала, какъ было съ Лозово-севастопольскою дорогой, или же капитализаціей гарантированнаго дохода съ небольшой прибавкой, какъ сдѣлано при досрочномъ выкупѣ Двинско-витебской дороги. При чемъ, спрашивается, въ такомъ случаѣ игра на цѣнѣ акціи или невѣрная оцѣнка чистаго дохода? Спекуляція могла поднять или уронить цѣну акцій вдвое; чистый доходъ при подробной провѣркѣ отчетности могъ оказаться на 10—20% выше или ниже, и однако отъ всего этого ни акціонеры не могли получить ни одного рубля больше или меньше противъ того, что̀ получили, ни казна заплатить больше или меньше противъ того, что̀ заплатила.

Сибирская желѣзная дорога.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1875—1893 гг.

---

1. О важности постройки Сибирской дороги (1875 годъ).—Старый годъ передалъ наступающему одну старинную, но до сихъ поръ еще не потерявшую своей живости надежду. Уже давно русское общество хлопочетъ о соединеніи рельсовымъ путемъ Россіи съ Сибирью. Болѣе десяти лѣтъ купечество, земства, городскія общества путемъ многочисленныхъ депутацій и адресовъ стараются привлечь вниманіе правительства къ этому вопросу. Печать приняла Сибирскій путь подъ свое особое покровительство, такъ что къ настоящему времени составилась по этому предмету цѣлая обширная литература брошюръ и статей. Но несмотря на единодушныя усилія общества,—усилія, подобныхъ которымъ не можетъ представить исторія ни одной изъ прочихъ русскихъ линій,—постройка Сибирской дороги до сихъ поръ еще остается въ области проектовъ. Въ послѣднее время впрочемъ толки объ этихъ проектахъ снова нѣсколько оживились. Перемѣны въ личномъ составѣ министерства путей сообщенія, назначеніе особой правительственной коммиссіи для разсмотрѣнія вопроса о рельсовомъ пути въ Сибирь, извѣстный адресъ купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ, и, наконецъ, опубликованное ходатайство

бывшаго генералъ-губернатора Западной Сибири А. П. Хрущова о скорѣйшемъ разрѣшеніи Сибирской линіи,—все это поддерживаетъ вѣру, что 1875 годъ, быть можетъ, будетъ счастливѣе своихъ предшественниковъ.

Дѣйствительно, въ послѣднія десять лѣтъ Россія вдоль и поперекъ изрѣзана рельсовыми путями. Но до сихъ поръ желѣзнодорожная предпріимчивость исключительно сосредоточивалась въ центрѣ Россіи, а равно на южныхъ и западныхъ ея окраинахъ. Важнѣйшія линіи въ этихъ направленіяхъ уже сооружены, и теперь выступаютъ на сцену многочисленные проекты мелкихъ, второстепенныхъ путей, которые диктуются только эгоизмомъ заинтересованныхъ мѣстностей да спекуляціями желѣзнодорожныхъ строителей. Между тѣмъ сѣверъ и востокъ нашего отечества до сихъ поръ остаются отрѣзанными отъ всего остального міра. Частная предпріимчивость боится подумать о лѣсистомъ сѣверѣ, объ отдаленной Сибири, опасаясь, что по безплоднымъ пространствамъ некого и нечего будетъ возить на дорого стоящемъ пути. Государство тоже съ понятною осторожностью смотритъ на предпріятіе, которое на первое время потребуетъ отъ него значительныхъ пожертвованій.

Но каковы бы ни были жертвы, пора, наконецъ, подумать о Сибирскомъ пути. Не говоря уже о томъ, что этого требуетъ политическая необходимость—связать съ центромъ Россіи обширную восточную окраину; что интересы Сибирскаго края, точно такъ же несущаго государственныя тягости, какъ и остальныя части нашего отечества, имѣютъ не менѣе законныя права на удовлетвореніе, чѣмъ интересы юга и запада,—осуществленіе Сибирской дороги есть настоятельная нужда тѣхъ самыхъ частей Россіи, на которыхъ до сихъ поръ преимущественно останавливались заботы государства.

Многіе симптомы показываютъ, что въ мѣстностяхъ, гдѣ, по историческимъ судьбамъ, осѣлась главная по численности масса русскаго народа, становится тѣсно жить. Малые земельные надѣлы не въ состояніи при нынѣшней системѣ сельскаго хозяйства не только въ средней, неплодородной,

но даже въ южной, черноземной полосѣ удовлетворить самыя настоятельныя потребности крестьянскаго населенія. Между тѣмъ эти потребности растутъ съ каждымъ годомъ уже вслѣдствіе одного быстраго возвышенія налоговъ и другихъ повинностей, тогда какъ средства для ихъ покрытія при естественномъ приростѣ населенія и невозможности увеличить ничтожные земельные участки съ каждымъ годомъ уменьшаются. Ни для кого не секретъ, что крестьянство, составляющее главную силу нашего деревенскаго государства, постепенно бѣднѣетъ, ослабляя свою энергію и силу въ тяжкой борьбѣ за существованіе. При неизмѣнности размѣра земельныхъ надѣловъ два исхода могли бы представляться изъ этого тяжкаго положенія: или введеніе новой системы земледѣлія, которая на томъ же пространствѣ дала бы больше продуктовъ и, слѣдовательно, прокормила бы бо́льшую массу населенія, или же при той же системѣ земледѣлія отливъ лишнихъ рукъ къ мануфактурной промышленности. Къ сожалѣнію, на томъ и другомъ пути представляются почти неодолимыя препятствія. Ввести болѣе интенсивную систему земледѣлія намъ пока мѣшаютъ низкое состояніе цѣнъ на продукты, отсутствіе капиталовъ и, главное, недостатокъ необходимыхъ знаній въ народѣ. Развитію мануфактурной промышленности ставитъ предѣлъ ограниченность сбыта, зависящая отъ бѣдности главнаго потребителя ея издѣлій,—русскаго земледѣльческаго населенія,—ибо чѣмъ меньше достатокъ крестьянина, тѣмъ меньше остается у него средствъ на покупку продуктовъ фабрикъ и заводовъ. Притомъ, когда при помощи новыхъ рельсовыхъ путей вывезены за границу существовавшіе въ прежнее время у крестьянъ запасы хлѣба, каждый неурожай,—а неурожаи начинаютъ повторяться все чаще и чаще вслѣдствіе истощенія земель,—повергаетъ крестьянство въ безысходную нужду и, побуждая его до крайняго предѣла ограничить свой спросъ на мануфактурные товары, неминуемо грозитъ обрабатывающей промышленности мрачною перспективой кризиса.

При такихъ условіяхъ однимъ изъ крупныхъ средствъ

облегчить массѣ народа борьбу за существованіе было бы болѣе правильное разселеніе его по территоріи, отливъ лишнихъ силъ туда, гдѣ въ нихъ чувствуется недостатокъ. Эмиграція изъ мѣстъ скученнаго населенія и колонизація незаселенныхъ мѣстностей есть задача, съ которой теперь по необходимости приходится считаться Россіи. Удовлетворительное разрѣшеніе этой задачи облегчитъ жизнь въ мѣстахъ густого населенія и вызоветъ къ жизни вновь колонизуемыя мѣстности. Судьба надѣлила наше отечество обширными пространствами, которыя ждутъ колонизаціи. Изъ такихъ пространствъ прежде всего бросается въ глаза Сибирскій край. Его неизмѣримая территорія изобилуетъ естественными богатствами, безплодно пропадающими для современнаго поколѣнія. На перепутьѣ въ этотъ край природа щедрой рукой разбросала запасы металловъ и минераловъ, какъ бы приглашая человѣка подойти къ нему поближе. Куда бы, казалось, направиться лишнимъ силамъ, не находящей себѣ дѣла предпріимчивости, какъ не въ эти безлюдныя мѣстности, гдѣ все готово къ принятію человѣка и гдѣ не хватаетъ только оживляющаго вліянія труда? Но до сихъ поръ Сибирь закрыта для нашей внутренней колонизаціи. Громадныя разстоянія, отдѣляющія ее отъ центровъ населенія Европейской Россіи, трудности, съ которыми сопряжено перемѣщеніе, отнимаютъ смѣлость у самаго энергическаго человѣка и заставляютъ лучше подвергаться риску безграничной конкурренціи, нежели перенести тысячи затрудненій въ пути и затѣмъ на-вѣки отрѣзать себѣ связи съ привычною обстановкой. Соедините рельсовымъ путемъ Сибирь съ Россіей, и вы увидите, что ближайшая къ Уралу часть ея черезъ нѣсколько лѣтъ привлечетъ къ себѣ толпы переселенцевъ, которые оживятъ своимъ трудомъ ея безлюдныя поля и косвенно будутъ содѣйствовать оживленію полей, оставленныхъ ими на родинѣ. Никакія привилегіи не въ состояніи такъ облегчить переселеніе въ отдаленныя мѣстности, какъ удобные и дешевые пути сообщенія, которые даютъ возможность и

предварительно осмотрѣть избираемую мѣстность, и вернуться обратно въ случаѣ неудачи.

Такимъ образомъ, постройка Сибирской дороги, осуществляя возможность болѣе правильнаго размѣщенія русскаго народа на его территоріи, служитъ могучимъ средствомъ поднять производительность народнаго труда. Но она ведетъ къ той же цѣли и иными путями. Мы уже упоминали о тѣхъ неблагопріятныхъ условіяхъ, на которыя обречена наша мануфактурная промышленность, пока она ограничена въ сбытѣ своихъ издѣлій одними внутренними рынками Европейской Россіи. Для прочнаго развитія ей необходимо отыскать новые пути сбыта. Но рынки Западной Европы будутъ, вѣроятно, навсегда закрыты для нашихъ фабрикантовъ, ибо для безземельныхъ европейскихъ странъ превосходство и дешевизна издѣлій составляетъ вопросъ жизни и смерти, и мы едва ли когда-нибудь будемъ въ силахъ конкуррировать съ ними. Нашъ единственный внѣшній рынокъ—въ сосѣдней съ русскими владѣніями Средней Азіи, куда русскіе товары могутъ быть доставлены прямѣе и дешевле, нежели иностранные окольными путями. Россія уже давно вела торговлю съ Китаемъ, Бухарой и Ташкентомъ, сбывая туда свои мануфактурные товары и получая за нихъ колоніальные продукты. Въ 50-хъ годахъ въ одинъ Китай вывозилось русскихъ мануфактурныхъ издѣлій на 7 милл. руб. Но въ послѣдніе годы нашъ вывозъ въ Китай постепенно падаетъ. Въ 1860 г. вся сумма вывоза не превышала 6 милл. руб.; въ 1871 г. она уже спустилась до $3^1/_2$ милл. руб. Въ параллель уменьшенію вывоза постепенно понижается и цифра ввоза изъ Китая. Въ 1860 году Китай доставлялъ намъ черезъ Кяхту 455 тыс. пуд. чая, но съ 1863 года, когда разрѣшенъ ввозъ чая по европейской границѣ, количество чая, поступающаго къ намъ чрезъ Кяхту, понижается: къ 1865 году—до 343 тыс., а къ 1869 году—до 360 тыс. Между тѣмъ привозъ чая по европейской границѣ постоянно растетъ: отъ $203^1/_2$ тыс. въ 1864 году онъ дошелъ до $465^1/_2$ тыс. въ 1872 году.

Главная причина упадка нашего средне-азіатскаго обмѣна заключается въ трудности и дороговизнѣ сообщеній. Разсчитываютъ, что доставка пуда чая сухимъ путемъ черезъ Сибирь стоитъ отъ 10 до 12 руб., а морскимъ путемъ—около 4 руб. Устройство Сибирской дороги устранитъ эти затрудненія для обмѣна. Оно приблизитъ насъ къ средне-азіатскимъ рынкамъ, а если осуществится грандіозный проектъ Лессепса о продолженіи Сибирской дороги черезъ Троицкъ до Ташкента и Самарканда,—непосредственно свяжетъ нашъ мануфактурный рынокъ съ самыми населенными и производительными частями Средней Азіи. Но даже независимо отъ средне-азіатскихъ рынковъ Сибирская дорога должна увеличить сбытъ русскихъ мануфактурныхъ издѣлій. При ея посредствѣ несомнѣнно возрастетъ населеніе Сибири, которое явится новымъ потребителемъ русскихъ фабрикатовъ. Сверхъ того, по указаннымъ выше причинамъ можно думать, что по отливѣ лишняго населенія и внутренніе рынки Европейской Россіи увеличатъ спросъ на продукты обрабатывающей промышленности.

Таковы два главные пути, которыми Сибирская дорога можетъ установить болѣе правильное распредѣленіе производительныхъ силъ въ цѣлой Европейской Россіи. Не говоря уже объ ея значеніи для поднятія горнаго дѣла на Уралѣ и въ самой Сибири, не упоминая о томъ обиліи естественныхъ произведеній Сибирскаго края, которое она обѣщаетъ привлечь въ русскіе центры населенія,—двухъ указанныхъ соображеній достаточно для того, чтобы вопросъ о Сибирской дорогѣ поднять на степень одной изъ важнѣйшихъ задачъ русской экономической политики. Она сразу открываетъ скученному земледѣльческому населенію два исхода: одинъ — на новыя, щедро надѣленныя природой земли, другой—въ центры мануфактурной промышленности, которая съ открытіемъ новыхъ рынковъ получитъ задатки новой жизни. Едва ли въ русской сѣти можно указать другую линію, на которую выпадала бы столь важная хозяйственная роль по отношенію къ цѣлой странѣ, и потому едва ли

какая-либо доля нашего желѣзнодорожнаго бюджета можетъ считаться затраченною столь производительно, какъ та, которая придется въ первое время на покрытіе недобора по Сибирской линіи.

Если, такимъ образомъ, вся Европейская Россія заинтересована въ скорѣйшемъ проведеніи Сибирской дороги, то для Москвы и обширнаго района, соединеннаго съ ней промышленными связями, эта новая линія является непосредственно жизненною необходимостью. Въ Московской и прилегающихъ къ ней губерніяхъ плотность и скученность населенія достигаетъ высшаго встрѣчающагося въ Россіи предѣла; между тѣмъ естественная производительность земли здѣсь едва ли не ниже, чѣмъ гдѣ-либо въ нашемъ отечествѣ, за исключеніемъ, быть можетъ, безплодныхъ пространствъ сѣвера. Поэтому избытокъ населенія давитъ здѣсь на благосостояніе крестьянства сильнѣе, нежели въ другихъ частяхъ имперіи. Съ другой стороны, для Москвы съ ея райономъ, какъ центра мануфактурной промышленности, расширеніе рынковъ, обѣщаемое дорогой, есть предметъ живѣйшаго интереса, въ особенности при постоянно усиливающемся въ послѣдніе годы стѣсненіи сбыта издѣлій. Нельзя не удивляться поэтому, что представители промышленности и торговли московскаго района нѣсколько равнодушно относятся къ исходу дѣла о Сибирской дорогѣ; по крайней мѣрѣ въ послѣднее время давно не слышно ихъ голоса въ этомъ вопросѣ. Между тѣмъ ихъ участіе было бы особенно у мѣста въ настоящій рѣшительный моментъ. Въ ожиданіи этого участія мы считаемъ себя въ правѣ отъ лица Москвы и прилегающихъ къ ней мѣстностей выразить искреннее желаніе, чтобы 1875 годъ подарилъ наше отечество новою, давно ожидаемою дорогой.

---

2. О направленіи дороги. — Статья первая (1875 годъ). — Разрѣшеніе вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ долгое время замедлялось спорами объ ея направле-

ніи. Къ концу 60-хъ годовъ выработалось, какъ извѣстно, три различныхъ проекта Сибирскаго пути, которые, по ихъ относительному положенію отъ сѣвера къ югу, носили названія сѣверной, средней и южной линіи. Изъ этихъ направленій сѣверное шло отъ Перми чрезъ Нижнетагильскіе заводы до Тюмени на Турѣ; среднее начиналось также у Перми, переходило Уралъ въ Екатеринбургѣ и оканчивалось у Бѣлозерской слободы на рѣкѣ Тоболѣ, между Курганомъ и Ялуторовскомъ. Соединеніе этихъ обѣихъ линій съ центромъ Россіи предполагалось чрезъ продолженіе дороги отъ Перми на Вятку и Кострому до Рыбинска. Южное направленіе, начинаясь на сибирской сторонѣ у Тюмени, черезъ Екатеринбургъ подходило къ Камѣ у с. Николо-Березоваго, ниже Сарапула. Его продолженіемъ къ центру должна была служить линія отъ с. Николо-Березоваго, черезъ Казань до Нижняго. Такъ какъ въ 1874 году уже началось сооруженіе Уральской дороги отъ Екатеринбурга до Перми, то средняя линія устранилась тѣмъ сама собою, и теперь можетъ идти рѣчь только о двухъ направленіяхъ,— сѣверномъ, какъ продолженіи Уральской линіи отъ Перми до Рыбинска, и южномъ, отъ Екатеринбурга до Нижняго. Существуетъ, впрочемъ, еще третій планъ, раздѣляемый «Биржевыми Вѣдомостями», о соединеніи Нижняго и Казани не съ Екатеринбургомъ, а съ Пермью, гдѣ оканчивается строящаяся Уральская дорога.

Прежде нежели приступить къ разбору сравнительныхъ выгодъ различныхъ направленій Сибирскаго пути, мы считаемъ нужнымъ устранить недоразумѣніе, являющееся въ послѣднее время въ печати и въ обществѣ при обсужденіи этого вопроса. Защитники сѣвернаго направленія—«С.-Петерб. Вѣд.» прежней редакціи, «Русскій Міръ» и проч.— утверждаютъ, что съ тѣхъ поръ, какъ разрѣшена къ постройкѣ Уральская линія, не можетъ быть и рѣчи о прежнемъ южномъ направленіи до Екатеринбурга. По ихъ словамъ, линія, идущая отъ центра Россіи къ Сибири, непремѣнно должна примкнуть къ Уральской дорогѣ въ ея конечномъ

пунктѣ—Перми, ибо въ противномъ случаѣ пришлось бы строить другой путь между Ураломъ и Камой, и притомъ путь, конкуррирующій съ нынѣ строящейся Уральской дорогой, по которой правительствомъ дана абсолютная гарантія. Поэтому, говорятъ, теперь можетъ идти споръ только о томъ, вести ли дорогу отъ Перми въ сѣверномъ направленіи, на Рыбинскъ, или же въ южномъ, на Казань и Нижній. Но такъ какъ дорога отъ Перми на Казань и Нижній на цѣлыя 50 верстъ длиннѣе линіи на Рыбинскъ, представляетъ гораздо бо́льшія техническія трудности и, — что главное,—значительно удлиняетъ путь сибирскихъ товаровъ до Москвы (по разсчетамъ «Русскаго Міра» на 275 верстъ) и Петербурга (по тому же разсчету на 491 версту), то проектъ линіи отъ Перми до Нижняго падаетъ самъ собою, и, слѣдовательно, Сибирская дорога естественно должна идти по сѣверному направленію.

Если главный Сибирскій путь неизбѣжно долженъ примкнуть къ строящейся Уральской дорогѣ въ Перми, то, дѣйствительно, не остается ничего больше, какъ продолжать эту послѣднюю дорогу до Рыбинска, ибо при соединеніи Перми съ Нижнимъ Сибирскій путь представлялъ бы собою такую ломаную линію, что о ней не можетъ быть и серьезнаго спора. Но спрашивается, можно ли считать порѣшеннымъ вопросомъ необходимость соединить Сибирскій путь съ строящеюся Уральскою дорогой? Отвѣтъ на это даетъ намъ исторія Уральской дороги.

Уральская линія явилась, какъ извѣстно, со спеціальною цѣлью обезпечить интересы горнозаводскаго дѣла на Уралѣ. Ея проектъ былъ результатомъ трудовъ особой правительственной коммиссіи, которая пришла къ убѣжденію, что удовлетворить нуждамъ какъ Урала, такъ и сибирской торговли одною и тою же линіей невозможно, такъ какъ горные заводы расположены вдоль Урала съ юга на сѣверъ, а сибирское движеніе идетъ исключительно съ востока на западъ, поперекъ хребта. Поэтому коммиссія рекомендовала для Урала извилистую линію, которая должна была захватить

возможно большее число заводовъ и соединить ихъ съ мѣстонахожденіями руды и каменнаго угля. Интересы сибирскаго транзита при этомъ проектѣ были оставлены совершенно въ сторонѣ, такъ какъ, по взгляду коммиссіи, для нихъ должна была служить другая линія, именно, какъ признавала сама коммиссія, линія Тюменско-нижегородская. Утвержденное направленіе Уральской дороги вполнѣ отразило на себѣ убѣжденія коммиссіи. Главная линія этой дороги идетъ отъ Екатеринбурга на сѣверъ вдоль Уральскаго хребта до Нижнетагильскихъ заводовъ и затѣмъ подъ прямымъ угломъ поворачиваетъ на западъ, къ Перми. Ни одинъ изъ прежнихъ проектовъ, разсчитанныхъ между прочимъ на сибирскій транзитъ, не допускалъ между Камой и Ураломъ столь ломаной линіи, которая на цѣлыя 140 верстъ удлиняетъ короткій путь отъ Перми до Екатеринбурга (480 верстъ вмѣсто 340—350). Изъ того же убѣжденія вышло далѣе, что Уральскую дорогу не стѣснялись вести по мѣстамъ гористымъ, лѣсистымъ, мало населеннымъ и съ технической стороны весьма труднымъ, лишь бы только ближе подойти къ большей части заводовъ. Поэтому на Уральской линіи допущены всевозможныя техническія облегченія при постройкѣ, которыя уменьшатъ первоначальную затрату капитала, но неизбѣжно увеличатъ расходы эксплоатаціи. На томъ же, наконецъ, основаніи коммиссія рѣшилась направить свою главную линію такъ далеко на сѣверъ, что, по собственнымъ ея словамъ, движеніе не можетъ производиться въ теченіе цѣлаго года, а должно будетъ вовсе пріостанавливаться на три или четыре зимнихъ мѣсяца, когда расчистка пути представила бы громадныя затрудненія. Таковы соображенія, которыя оффиціально были заявлены предъ разрѣшеніемъ горнозаводской дороги. Какимъ же образомъ нынѣ вдругъ измѣнились взгляды и соединеніе съ спеціальной горнозаводской дорогой становится conditio sine qua non главнаго Сибирскаго пути?

Но даже допуская возможность такой перетасовки мнѣній, предполагая, что постройка Уральской дороги, будто бы въ

виду исключительно горнозаводскихъ интересовъ, была не болѣе какъ искусный маневръ для поддержки сѣвернаго направленія Сибирскаго пути, мы не можемъ не спросить себя, дѣйствительно ли при настоящемъ положеніи дѣла иной проектъ этого пути, кромѣ направленнаго на соединеніе съ Уральскою дорогой, представляется немыслимымъ?

Правда, что новая линія отъ Екатеринбурга до Нижняго вызоветъ необходимость построить вновь почти 300 лишнихъ верстъ сравнительно съ предполагаемымъ продолженіемъ Уральской дороги до Рыбинска или Нижняго; но эта прибавка въ затратѣ труда и капитала оправдывается многими вѣскими доводами. На первомъ планѣ здѣсь стоятъ интересы самой же горнозаводской промышленности. Строящаяся Уральская дорога выгодна преимущественно для заводовъ, расположенныхъ по сѣверу Урала, для которыхъ она открываетъ и удобный путь сбыта продуктовъ чрезъ Каму въ Перми, и запасы минеральнаго топлива съ сѣверныхъ копей. Что же касается до многочисленныхъ заводовъ, лежащихъ близъ Екатеринбурга и южнѣе, то они поставлены теперь въ необходимость сначала поднимать свои продукты къ сѣверу по желѣзной дорогѣ, а затѣмъ спускать къ югу внизъ по Камѣ. Тѣмъ же ломанымъ путемъ, но въ обратномъ направленіи, долженъ получать южный Уралъ и свое продовольствіе. Линія отъ Екатеринбурга до Нижняго открыла бы южнымъ заводамъ прямой и непосредственный сбытъ продуктовъ въ центральную Россію, куда они теперь по преимуществу направляются. Съ другой стороны, теперешняя Уральская дорога обезпечиваетъ горные заводы только рудой и топливомъ, но, проходя по мѣстамъ безплоднымъ и мало населеннымъ, не разрѣшаетъ вопроса о продовольствіи заводовъ. Между тѣмъ линія отъ Екатеринбурга къ Нижнему захватываетъ въ сосѣдствѣ Урала плодородные уѣзды Пермской и Уфимской губерніи, которые могутъ сдѣлаться его житницами. Если для снабженія горныхъ заводовъ топливомъ было признано удобнымъ провести отъ главной Уральской линіи вѣтвь къ Луньевскимъ копямъ въ 117 верстъ длиною,

то обезпеченіе горнозаводскаго населенія продовольствіемъ служитъ не менѣе сильнымъ доводомъ въ пользу новой линіи.

Такимъ образомъ, затрата капитала на лишнія 300 верстъ, которыя пришлось бы построить при осуществленіи проекта южной Сибирской линіи, была бы вполнѣ производительна съ точки зрѣнія горнозаводскаго дѣла на Уралѣ. Но главнымъ оправданіемъ этой затраты служатъ интересы сибирской торговли. Если ломаная Уральская линія войдетъ какъ часть въ главную Сибирскую дорогу, то каждому пуду сибирскаго товара придется дѣлать безполезный обходъ въ 140 верстъ и, по свойству постройки Уральской линіи, платиться за это дорогою цѣной. Съ другой стороны, желѣзныя дороги особенно важны для сибирской торговли въ зимнее время, когда съ одной стороны прекращаются водныя сообщенія, а съ другой стороны облегчается по санному пути подвозъ товаровъ въ центральные торговые пункты; а между тѣмъ Уральская дорога будетъ закрываться на цѣлые три или четыре зимніе мѣсяца, вынуждая тѣмъ бездѣйствовать и прочія части Сибирскаго пути. Правда, что теперь сибирскій транзитъ невеликъ; но вѣдь дорога строится не на два или три года. Ея задача—поощрить колонизацію и разбудить производительныя силы Сибири. Нѣтъ сомнѣнія, что тѣ милліоны пудовъ, которые переходятъ теперь Уральскій хребетъ, современемъ утроятся и упятерятся, и тогда ущербъ, наносимый окольнымъ путемъ, составитъ крупную и,—что главное, — непоправимую потерю для русскаго народнаго хозяйства.

Говорятъ, что новая дорога будетъ конкуррировать съ горнозаводской и, уменьшая чрезъ то доходность послѣдней, увеличитъ тяжесть государственной приплаты по гарантіи. Въ извѣстной степени это положеніе вѣрно. Сибирскимъ товарамъ не будетъ никакого разсчета идти по Уральской линіи. Но что касается до произведеній горныхъ заводовъ, лежащихъ въ районѣ дороги, то имъ нѣтъ причины уклоняться отъ Уральской линіи, которая въ главномъ своемъ протяженіи идетъ вдоль Уральскаго хребта. Напротивъ, новая дорога

способна привлечь къ Уральской массу хлѣбныхъ грузовъ для продовольствія заводовъ.

По всѣмъ приведеннымъ выше соображеніямъ, постройка Уральской дороги никакъ не можетъ предрѣшать вопроса о направленіи главнаго Сибирскаго пути. Южное направленіе этого пути является и теперь, какъ и прежде, равноправнымъ съ сѣвернымъ. Оцѣнка сравнительныхъ выгодъ обоихъ направленій должна рѣшить, которое изъ нихъ слѣдуетъ предпочесть для соединенія Россіи съ Сибирскимъ краемъ.

---

3. О направленіи дороги. — Статья вторая (1875 годъ).—Для пути, который долженъ соединить Россію и Европу съ обширнымъ Сибирскимъ краемъ, представляются въ настоящее время два направленія: одно, сѣверное, отъ Тюмени черезъ Пермь, Вятку, Кострому до Рыбинска, другое, южное, отъ Тюмени же черезъ Екатеринбургъ и Казань до Нижняго-Новгорода. Попробуемъ взвѣсить сравнительныя выгоды того и другого проекта.

Существенное различіе двухъ разсматриваемыхъ направленій заключается въ томъ, что одно изъ нихъ, сѣверное, стремится приблизить Сибирь къ Петербургу, а другое, южное,—къ Нижнему и Москвѣ. Является поэтому вопросъ: что́ важнѣе для Сибири—Петербургъ или Москва? Петербургъ до сихъ поръ есть по преимуществу центръ внѣшней торговли. Но трудно допустить, чтобы Сибирь могла когда-либо получить важное значеніе для заграничнаго обмѣна. Правда, что въ концѣ 70-хъ годовъ въ Петербургъ шло изъ Сибири около 500 тыс. пудовъ сала, нѣкоторое количество волоса, шерсти и льняного сѣмени; но при громадности разстоянія, отдѣляющаго Сибирь отъ Балтійскаго моря, при преобладаніи въ Сибири преимущественно сырыхъ продуктовъ было бы крупною ошибкой разсчитывать на значительное увеличеніе сибирскаго отпуска за границу. Скорѣе можно думать, что съ развитіемъ внутренней обработки сибирскаго сырья вывозъ его потеряетъ даже и нынѣ существующіе размѣры. Такъ, на

нашихъ глазахъ съ водвореніемъ свѣчныхъ заводовъ въ Россіи падаетъ постепенно вывозъ сала. Что же касается до ввоза иностранныхъ товаровъ въ Сибирскій край, то едва ли въ интересѣ Россіи искусственно поощрять ихъ конкурренцію съ отечественными на сибирскихъ и средне-азіатскихъ рынкахъ.

Главное значеніе Сибирскаго пути заключается, какъ мы указали раньше, не въ поощреніи внѣшней торговли, а въ соединеніи Сибири съ центрами населенія и мануфактурной промышленности въ Европейской Россіи. Съ этихъ двухъ точекъ зрѣнія Москва при посредствѣ Нижняго является естественнымъ конечнымъ пунктомъ Сибирской линіи. Какъ центръ самаго густого населенія, московскій районъ всего сильнѣе нуждается въ поощрительныхъ средствахъ въ колонизаціи. Онъ же есть средоточіе мануфактурной промышленности, которая утвердилась здѣсь не по прихоти законодателя, не вслѣдствіе случайной близости къ центрамъ администраціи, а по указанію непреложныхъ естественныхъ условій. Мануфактурная промышленность въ московскомъ районѣ есть не украшеніе, а существенная необходимость для существованія громаднаго населенія.

Слѣдуя естественному народному инстинкту, торговля Россіи съ Сибирью издревле велась по направленію къ Москвѣ. Торговыя сношенія Урала и Сибири идутъ главнѣйшимъ образомъ черезъ Казань, Нижній и пункты, лежащіе внизъ по Волгѣ. Туда доставляются произведенія Урала и Сибири; оттуда же получаются мануфактурные и колоніальные товары. Если бы даже сѣверное направленіе не слишкомъ отдаляло Сибирь отъ самой Москвы, то при немъ сдѣлалась бы невозможной доставка уральскихъ и сибирскихъ товаровъ по рельсовому пути въ Нижній и приволжскіе пункты, и, слѣдовательно, долженъ былъ бы нарушиться намѣченный вѣками ходъ обмѣна. Проводить новую дорогу вразрѣзъ съ установленными исторіей путями и, слѣдовательно, искусственно вызывать переворотъ въ привычныхъ занятіяхъ и во всемъ хозяйственномъ бытѣ заинтересованнаго населенія было бы

позволительно только въ томъ случаѣ, если бы установившійся торговый путь представлялъ какія-нибудь непреодолимыя трудности для осуществленія или сопровождался явными невыгодами для самой торговли. Но съ технической стороны въ обоихъ проектахъ Сибирской дороги нѣтъ существенныхъ различій. Путь отъ Тюмени до Нижняго и Москвы есть совершенно прямая линія, тогда какъ дорога отъ Тюмени до Рыбинска благодаря строящейся горнозаводской линіи дѣлаетъ близъ Урала два поворота подъ прямыми углами и затѣмъ на пути къ Вяткѣ значительно уклоняется къ сѣверу, а потомъ снова спускается къ югу. Уже по этому одному южное направленіе нашло себѣ многочисленныхъ сторонниковъ не только въ средѣ русскаго торговаго сословія, но встрѣтило горячую поддержку даже въ заграничныхъ ученыхъ Обществахъ, каковы Германское и Вѣнское географическія Общества.

Такимъ образомъ, если разсматривать Сибирскій путь въ его цѣломъ, если сравнивать его конечные пункты, то на сторонѣ южнаго направленія оказываются важныя преимущества. Но для доходности будущей дороги важны свойства и промежуточныхъ пунктовъ, экономическое значеніе мѣстностей, прорѣзываемыхъ линій. На путяхъ значительнаго протяженія, каковъ проектируемый Сибирскій, промежуточное движеніе составляетъ обыкновенно болѣе обильный источникъ доходовъ, нежели сплошное по всей линіи, по той простой причинѣ, что сношенія жителей близлежащихъ мѣстностей при прочихъ равныхъ условіяхъ интенсивнѣе, нежели мѣстностей отдаленныхъ. Главные, выработанные опытомъ признаки, по которымъ можно заранѣе судить о силѣ промежуточнаго движенія на проектируемой линіи, суть, какъ извѣстно, плотность населенія въ районѣ дороги, естественная производительность мѣстности и существованіе по линіи значительныхъ центровъ торговли и промышленности.

Что касается до перваго пункта, то всѣ занимавшіеся вопросомъ о Сибирской дорогѣ, даже противники защищаемаго нами южнаго направленія, признаютъ, что въ районѣ

этого послѣдняго плотность населенія значительнѣе, нежели на пространствѣ, захватываемомъ сѣверною линіей. Въ этомъ можетъ убѣдиться каждый, сравнивъ цифры населенности уѣздовъ, чрезъ которые должна пройти Сибирская линія по обоимъ проектамъ. По свѣдѣніямъ «Статистическаго временника Россійской имперіи», изд. 1871 года, на квадратную версту приходится въ уѣздахъ:

	По южному направленію. Челов.		По сѣверн. направленію. Челов.
Нижегородскій	58,4	Рыбинскій	35,4
Княгининскій	41,4	Роман.-Борисоглѣбскій	33,6
Сергачскій	42,3	Ярославскій	49,1
Цивильскій	37,3	Нерехотскій	40,8
Свіяжскій	40,6	Костромской	33,3
Казанскій	53,8	Кинешемскій	23,9
Лаишевскій	30,1	Макарьевскій	11,3
Чистопольскій	29,4	Кологривскій	7,2
Елабужскій	20,8	Ветлужскій	6
Сарапульскій	19,8	Орловскій	16,8
Мензелинскій	22,7	Вятскій	36
Бирскій	14	Глазовскій	12,7
Красноуфимскій	8,4	Оханскій	15,9
Екатеринбургскій	12,5	Пермскій	7,3
Въ средн. выводѣ	30,8		23,5

Такимъ образомъ, на южной линіи средняя населенность оказывается значительно выше, нежели на сѣверной, равняясь въ первомъ случаѣ 30,8 чел., а во второмъ 23,5 челов. на квадратную версту.

Мѣстность, прорѣзываемая сѣверной линіей, на значительномъ протяженіи покрыта лѣсами и болотами, съ производительностью весьма слабою. Ей нельзя миновать пустынныхъ мѣстъ между Ветлугой и Унжей, гдѣ на обширныхъ разстояніяхъ нѣтъ даже человѣческаго жилья. Правда, что часть района сѣверной линіи около Вятки отличается плодородіемъ почвы и производитъ хлѣбъ въ избыткѣ; но этотъ хлѣбъ сбывается къ Архангельску и съ проведеніемъ Вятско-двинской дороги будетъ составлять главный источникъ для обезпе-

ченія продовольствія Сѣвернаго края. Другую производительную мѣстность въ предѣлахъ той же линіи представляютъ собою юго-западные уѣзды Костромской и Ярославской губерній. Но эти мѣстности уже вполнѣ обезпечены рельсовыми путями чрезъ Ярославскую и Шуйско-ивановскую линіи.— Между тѣмъ южное направленіе на всемъ своемъ протяженіи не проходитъ по мѣстамъ непроизводительнымъ. При самомъ своемъ началѣ оно захватываетъ южную плодородную часть Пермской губерніи, затѣмъ переходитъ въ Уфимскую, которая по степени изобилія сельскохозяйственныхъ избытковъ считается въ Россіи первою послѣ Саратовской и Самарской губерній. Далѣе дорога прорѣзываетъ Казанскую и Нижегородскую губерніи, изъ которыхъ первая вывозитъ болѣе полутора милліона, а послѣдняя болѣе одного милліона четвертей хлѣба.—Мѣстности Казанской и Нижегородской губерніи, кромѣ того, замѣчательны своимъ промышленнымъ развитіемъ и до сихъ поръ, по крайней мѣрѣ въ первой изъ названныхъ губерній, были лишены рельсовыхъ путей.

Если, наконецъ, бросить взглядъ на промышленные и торговые пункты, лежащіе на обѣихъ проектируемыхъ линіяхъ, то для каждаго ясно, что Пермь и Вятка по своему значенію для внутренняго обмѣна ничтожны сравнительно съ Казанью и Нижнимъ-Новгородомъ. Казань есть складочный пунктъ сибирскихъ товаровъ и центръ торговыхъ оборотовъ съ восточнымъ инородческимъ населеніемъ. О современномъ значеніи Нижняго съ его ярмаркой для всей русской торговли было бы излишне распространяться. Замѣтимъ только, что на это всероссійское собраніе торговаго люда никакъ нельзя смотрѣть какъ на явленіе временное. Нижегородская ярмарка глубоко коренится въ условіяхъ русскаго производства и въ формахъ быта окружающаго инородческаго населенія. Оттого, несмотря на развитіе волжскаго пароходства, на непосредственную связь съ Москвой чрезъ желѣзную дорогу, Нижегородская ярмарка не только не падаетъ, подобно украинскимъ, но, напротивъ, съ каждымъ годомъ растетъ и оживляется. Уже теперь ея обороты дошли до громадной

цифры 200 милл. руб. Въ данномъ случаѣ всего важнѣе то, что Нижегородская ярмарка имѣетъ непосредственную связь съ сибирской и уральской торговлей, служа для нея главнѣйшимъ рынкомъ.

Всѣ изложенныя преимущества южнаго направленія были уже столько разъ выяснены многочисленными депутаціями отъ купечества, городовъ и земствъ, столько разъ подвергались обсужденію въ литературѣ, что мы сочли достаточнымъ только снова намѣтить ихъ, не развивая въ подробности. Во все теченіе спора, который велся между сторонниками обоихъ проектовъ, Москва крѣпко держалась южнаго направленія, что и выражено много разъ въ адресахъ и депутаціяхъ здѣшняго торговаго сословія. Иначе и быть не могло, потому что въ противномъ случаѣ Москвѣ не только пришлось бы поступиться своими искони сложившимися торговыми связями съ Сибирью, но и затруднить успѣхи мануфактурной промышленности, обѣщаемые Сибирскимъ путемъ. Несмотря на это, въ послѣднее время заподозрѣна искренность симпатій Москвы къ южному направленію Сибирскаго пути. Газета «Русскій Міръ» открыто заявляетъ, что извѣстный адресъ купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ, за южную линію есть не что иное, какъ мнѣніе обитателей Казани и Нижняго, къ которому пристали по просьбѣ нижегородцевъ и казанцевъ нѣкоторые изъ знакомыхъ имъ московскихъ купцовъ, «не входя существенно въ дѣло». При этомъ газета выражаетъ увѣренность, что «московское купечество, ознакомившись ближе съ вопросомъ, безъ сомнѣнія, заявитъ себя за сѣверное направленіе дороги». Въ виду подобныхъ недоразумѣній нельзя не признать желательнымъ въ настоящій рѣшительный для судебъ Сибирскаго пути моментъ, чтобы московское торговое сословіе, чрезъ свои органы, еще разъ высказало свои взгляды на направленіе Сибирской линіи. Это тѣмъ болѣе важно, что въ данномъ случаѣ оно явилось бы не только представителемъ частныхъ и мѣстныхъ выгодъ, но и поборникомъ существенныхъ интересовъ всей внутренней Россіи.

4. О направленіи дороги. — Статья третья (1882 годъ).—Вопросъ о направленіи Сибирской дороги, семь лѣтъ тому назадъ рѣшенный въ пользу Нижегородско-тюменской линіи, принимаетъ совершенно иной оборотъ съ тѣхъ поръ, какъ сѣть желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи протянулась на востокъ до Оренбурга. Расположенный въ преддверіи азіатскихъ владѣній Россіи, Оренбургъ является въ настоящее время самымъ естественнымъ, удобнымъ и выгоднымъ пунктомъ для начала дороги, долженствующей соединить Сибирь съ русской желѣзнодорожной сѣтью. Если при сооруженіи Сибирской дороги ставить на первомъ планѣ именно эту главную цѣль, а не какія-либо побочныя выгоды промежуточныхъ мѣстностей, то было бы противно всякому здравому экономическому разсчету не воспользоваться уже готовою частью дороги и, миновавъ Оренбургъ, снова проводить въ предѣлахъ Европейской Россіи болѣе чѣмъ тысячеверстную линію для соединенія дѣйствительной Сибирской дороги съ сѣтью путей Европейской Россіи. Для того, чтобы по прежнему южному проекту связать Нижній съ Тюменью и при этомъ въ предѣлахъ собственно Сибири построить не болѣе 300 верстъ рельсоваго пути, требовалось бы, по произведенной предварительной расцѣнкѣ, затратить болѣе 100,000,000, а съ продолженіемъ этой линіи до Троицка и Омска—болѣе 150 милл. кредитныхъ рублей. Между тѣмъ при выборѣ Оренбурга начальнымъ пунктомъ можно было бы съ затратой не болѣе 50,000,000 рублей довести желѣзную дорогу до Омска, т.-е. въ самую глубь Сибири.

Приведенныя цифры, основанныя не на гадательныхъ предположеніяхъ, а на изысканіяхъ и расцѣнкахъ, показываютъ, что соединеніе Россіи съ Сибирью по прежнему утвержденному проекту обойдется втрое дороже, нежели при оренбургско-омскомъ направленіи. Уже эта сравнительная дороговизна постройки, зависящая отъ лишняго протяженія и техническихъ трудностей, заставляетъ сомнѣваться въ доходности Нижегородско-тюменской дороги; но такое

сомнѣніе подкрѣпляется еще болѣе разборомъ условій, въ которыя была бы поставлена эксплоатація этой дороги. Извѣстно, что, согласно проекту прежняго южнаго направленія, дорога, начинаясь у Нижняго, слѣдуетъ до Казани по берегу Волги, а затѣмъ до николо-березовской пристани по берегу Камы. Такимъ образомъ, болѣе чѣмъ на половину протяженія южная линія прошла бы параллельно важнѣйшимъ рѣкамъ Россіи. Въ то время, когда обсуждался вопросъ о Сибирской дорогѣ, было еще въ полномъ ходу мнѣніе о способности желѣзныхъ дорогъ успѣшно соперничать съ водными путями, даже съ такими, какъ Волга,—мнѣніе, поощрившее въ началѣ 70-хъ годовъ постройку сразу нѣсколькихъ приволжскихъ линій. Но въ теченіе послѣдняго десятилѣтія опытъ эксплоатаціи приволжскихъ дорогъ нанесъ жестокій ударъ этой иллюзіи. Несмотря на всевозможныя льготы и тарифныя пониженія, волжскіе грузы въ очень малой долѣ переходятъ на желѣзныя дороги. Возьмемъ ли мы Саратовъ, Самару, Сызрань, даже Нижній, — повсюду найдемъ, что количество грузовъ, отправляемыхъ водой, въ значительной степени превышаетъ сумму грузовъ, попадающихъ на желѣзныя дороги. Саратовъ въ 1880 г. отправилъ по желѣзной дорогѣ 1,161,196 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, а самъ получилъ для передачи на водный путь 7,993,374 пуда. Такимъ образомъ, въ Саратовѣ желѣзная дорога не только не беретъ почти грузовъ съ Волги, но, напротивъ, сама работаетъ для нея. Въ Сызрани количество грузовъ, получаемыхъ желѣзною дорогой съ Волги, колеблется въ послѣдніе годы около 2,500,000 пуд.; а между тѣмъ водой уходитъ съ самарской и сызранской пристаней до 20,000,000 пудовъ. Даже Нижній, несмотря на близость его къ Петербургу по желѣзной дорогѣ сравнительно съ воднымъ путемъ, отнимаетъ у воды всего около 6 милл. пудовъ, тогда какъ мимо его проходитъ по Волгѣ 80—85 милл. пудовъ. Всего успѣшнѣе идетъ соперничество съ воднымъ путемъ въ Рыбинскѣ благодаря неисправности Маріинской системы. Но и то желѣзная дорога беретъ тамъ лишь половину проходящихъ волж-

скихъ грузовъ, другая же половина слѣдуетъ въ Петербургъ водой. Эти факты ясно показываютъ, насколько трудна для желѣзныхъ дорогъ конкурренція съ водой даже въ томъ случаѣ, когда онѣ въ значительной степени сокращаютъ для грузовъ путь къ портамъ. Чего же можно ждать отъ такой желѣзнодорожной линіи, которая, проходя почти по берегу Волги и Камы, не только равняется по протяженію водному пути, но даже вслѣдствіе необходимости обхода трудныхъ мѣстъ превышаетъ его по длинѣ. Такъ какъ между Нижнимъ, Казанью и николо-березовскою пристанью существуетъ въ теченіе всей навигаціи непрерывное вполнѣ удобное, быстрое и дешевое пароходное сообщеніе, то, за исключеніемъ зимняго періода, этотъ участокъ не можетъ разсчитывать ни на какіе грузы съ Волги. Что же касается времени послѣ закрытія навигаціи, то въ этотъ періодъ вообще на русскихъ дорогахъ идетъ весьма малое количество грузовъ вслѣдствіе прекращенія дѣятельности портовъ. Сибирская дорога, конечно, не можетъ составить исключенія, ибо главная масса ея грузовъ, такъ же какъ и на другихъ линіяхъ, будетъ состоять изъ предметовъ громоздкихъ.

Такимъ образомъ, къ сравнительной дороговизнѣ Нижегородско-тюменской линіи присоединяется другой важный недостатокъ—малодоходность на самомъ цѣнномъ и важномъ ея участкѣ.

---

5. О направленіи дороги.—Статья четвертая (1884 годъ).—Судьба Сибирской дороги, повидимому, близится наконецъ къ рѣшенію. Недавно состоялось представленіе по этому предмету министра путей сообщенія въ комитетъ министровъ, которое, какъ слышно, будетъ разсматриваться въ предстоящемъ октябрѣ мѣсяцѣ. Извѣстно, что министерство путей сообщенія рѣшительнымъ образомъ высказалось за направленіе Сибирской дороги на Самару, Уфу и Челябинскъ, въ отмѣну утвержденнаго ранѣе на Нижній и Казань. Такой выводъ явился естественнымъ послѣдствіемъ произведеннаго министерствомъ тщательнаго изслѣдованія

сравнительнаго значенія, стоимости и доходности обѣихъ линій. Оказалось, что при самаро-челябинскомъ направленіи рельсовый путь, подлежащій постройкѣ, сократится на 303 версты, устранится необходимость четырехъ громадныхъ мостовъ и получится экономія около 30 милл. руб. въ общей строительной стоимости европейскаго участка главной Сибирской линіи. Казалось бы, что послѣ столь существенныхъ аргументовъ, высказанныхъ вѣдомствомъ, наиболѣе компетентнымъ въ данномъ вопросѣ, должна успокоиться агитація, которая въ теченіе многихъ лѣтъ ведется въ пользу нижегородско-казанскаго направленія. Но людямъ, долго лелѣявшимъ извѣстную мечту, нелегко разстаться съ нею. Казанцы и жители другихъ городовъ, заинтересованныхъ въ направленіи Сибирской линіи на Нижній и Екатеринбургъ, успѣли въ концѣ прошлаго мѣсяца добиться благопріятнаго для себя постановленія въ нижегородскомъ ярмарочномъ комитетѣ, который значительнымъ большинствомъ голосовъ высказался въ пользу направленія Сибирской дороги на Казань и Екатеринбургъ. Хотя мнѣнія отдѣльныхъ лицъ, даже соединенныхъ въ случайное собраніе, имѣютъ въ глазахъ всякаго безпристрастнаго человѣка не много вѣса тамъ, гдѣ требуется тщательное спеціальное изслѣдованіе, но такъ какъ постановленіе ярмарочнаго комитета начнетъ, конечно, разноситься повсюду въ качествѣ мнѣнія всероссійскаго торговаго класса, то мы считаемъ необходимымъ сказать о немъ нѣсколько словъ.

Было бы большой ошибкой утверждать, что нижегородскій ярмарочный комитетъ выражаетъ собой взгляды всего ярмарочнаго купечества. Въ силу давняго обычая, въ общемъ собраніи этого комитета принимаютъ участіе лишь уполномоченные отъ торговыхъ рядовъ, гдѣ производится продажа преимущественно мануфактурныхъ, галантерейныхъ, москотильныхъ, бакалейныхъ товаровъ,—товаровъ, вообще имѣющихъ сравнительно высокую цѣнность. Что же касается до предметовъ громоздкихъ, каковы, напримѣръ, хлѣбные и животные продукты, лѣсныя издѣлія, металлы, то лица,

торгующія ими, почти не участвуютъ въ собраніяхъ ярмарочнаго комитета. Между тѣмъ для послѣднихъ-то главнымъ образомъ и важенъ вопросъ о выборѣ направленія дороги: нѣсколько лишнихъ копѣекъ въ провозной платѣ могутъ закрыть для ихъ произведеній привычные рынки. Такимъ образомъ, лицъ, наиболѣе заинтересованныхъ въ правильномъ проектированіи дороги, въ составѣ нижегородскаго ярмарочнаго комитета не было. Съ другой стороны, въ комитетѣ представлена только одна изъ партій, ведущихъ споръ въ дѣлѣ Сибирской дороги. Здѣсь преобладаютъ московскіе мануфактуристы и связанные съ ними разнообразными интересами крупные торговцы Казани, Чистополя, Елабуги, Сарапуля и другихъ пунктовъ, лежащихъ по казанско-екатеринбургской линіи. Торговцы же самаро-челябинскаго района, не имѣя крупныхъ связей съ московскимъ мануфактурнымъ округомъ, почти не участвуютъ въ собраніи ярмарочнаго комитета.

Изъ сказаннаго видно, что самый составъ нижегородскаго комитета мало гарантируетъ въ настоящемъ случаѣ безпристрастіе его рѣшеній. Но если бы даже дѣло шло о собраніи лицъ, которыя руководствовались бы въ подачѣ своего голоса не соображеніями личной пріязни или выгоды, а единственно желаніемъ истины, то и тогда сужденія, навѣянныя случайностями личнаго опыта или давней привычкой, не могутъ перерѣшить того, что́ предписывается самымъ существомъ дѣла, самими дѣйствительными отношеніями. Чѣмъ больше выясняется вопросъ, тѣмъ очевиднѣе становятся разнообразныя преимущества самаро-челябинскаго направленія. Предъ нами находится «Записка о Сибирской желѣзной дорогѣ самаро-уфимскаго направленія», составленная г. Алабинымъ, уполномоченнымъ отъ Самары. Эта записка, напечатанная минувшимъ лѣтомъ, приняла во вниманіе всѣ главные факты и соображенія, накопившіеся въ послѣднее время по вопросу о Сибирскомъ пути. Мы не будемъ касаться здѣсь обстоятельствъ, уже давно выясненныхъ въ полемикѣ о Сибирской дорогѣ, каковы, напримѣръ, сравни-

тельная дороговизна нижегородско-казанской линіи, невозможность успѣшной конкурренціи съ водными путями и т. п., а остановимся лишь на нѣсколькихъ пунктахъ, впервые надлежащимъ образомъ освѣщенныхъ въ упомянутой запискѣ.

Сторонники нижегородско-казанскаго направленія постоянно бьютъ въ глаза тѣмъ, что по ихъ линіи путь въ Москву для сибирскихъ грузовъ на 300 слишкомъ верстъ короче, чѣмъ по самарскому направленію. Это было бы, пожалуй, вѣрно, если бы всѣ сибирскіе грузы шли только въ Москву и Нижній и если бы грузы, слѣдующіе изъ Сибири въ Москву и изъ Москвы въ Сибирь, должны были непремѣнно проходить черезъ Екатеринбургъ. Но думать такъ значитъ не знать дѣла. Сибирь и Зауралье имѣютъ торговыя связи не только съ центральной Россіей, но также съ южно-русскими рынками и съ средней черноземной полосой. Россія имѣетъ съ Сибирью не одну точку соприкосновенія, а много, причемъ нѣкоторые изъ значительныхъ пунктовъ по торговлѣ Россіи съ Сибирью расположены южнѣе Екатеринбурга и Москвы. Но если бы даже всѣ грузы, назначаемые въ Сибирь, пошли по желѣзной дорогѣ на Екатеринбургъ и Тюмень, то вѣдь дальше должны же они будутъ спуститься на юго-востокъ къ Омску, котораго Сибирская дорога никоимъ образомъ не можетъ миновать. Если не умалчивать о продолженіи екатеринбургской линіи, какъ это дѣлаютъ нынѣшніе ея сторонники, и вести разсчетъ разстояній не отъ Екатеринбурга и Тюмени, а отъ дѣйствительнаго центра Сибири,—Омска, то, по вычисленіямъ г. Алабина, оказывается, что самарская линія не отдалитъ, а приблизитъ Сибирь ко всѣмъ важнѣйшимъ пунктамъ нашей внутренней и заграничной торговли. Такъ, отъ Омска черезъ Самару ближе, нежели черезъ Казань: до Москвы и Петербурга—на 53 версты, до Либавы—на 106 верстъ, до Харькова—на 443 версты, до Одессы—на 715, до Ростова-на-Дону—на 832 версты. Такимъ образомъ, при правильномъ взглядѣ на дѣло падаетъ единственное преимущество казанскаго

направленія, на которомъ такъ любятъ выѣзжать его приверженцы.

Другой пунктъ записки, заслуживающій особаго вниманія, состоитъ въ подробномъ сравненіи земледѣльческаго производства въ районахъ двухъ соперничествующихъ линій. Что́ бы ни говорили московскіе или нижегородскіе купцы, доходность Сибирской дороги, какъ и всякой другой, будетъ опредѣляться не перевозкой мануфактурныхъ или галантерейныхъ товаровъ, а притокомъ малоцѣнныхъ сельскохозяйственныхъ грузовъ. Если вычислить на основаніи новѣйшихъ свѣдѣній избытки земледѣльческихъ продуктовъ въ мѣстностяхъ, примыкающихъ къ казанской и самарской линіямъ, то окажется неоспоримый перевѣсъ на сторонѣ послѣдней. Казанская линія на всемъ своемъ протяженіи пройдетъ далеко къ сѣверу отъ полосы чернозема; напротивъ, самарская сплошь прорѣжетъ пространства съ тучной черноземной почвой. По послѣднимъ оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, излишекъ хлѣба въ районѣ казанской линіи превышаетъ 15 пуд. на душу только въ 7-ми уѣздахъ изъ 15-ти, лежащихъ по этой дорогѣ, причемъ въ одномъ Чистопольскомъ уѣздѣ доходитъ до $24^1/_2$ пудовъ на душу. Напротивъ, въ районѣ самарской линіи изъ 9 прилегающихъ къ ней уѣздовъ ни въ одномъ нѣтъ менѣе 15 пуд. излишка на душу, въ уѣздѣ же Троицкомъ сумма избытка простирается до $50^1/_2$ пуд., въ Челябинскомъ даже до 53 пуд. Не нужно забывать, кромѣ того, что настоящій уровень сельскохозяйственнаго производства въ районѣ самарской линіи представляетъ лишь слабые зачатки того, что́ можетъ дать эта мѣстность впослѣдствіи. Являясь сплошною площадью тучнаго чернозема пространствомъ до 20 милл. десятинъ, край, примыкающій къ самарской линіи, имѣетъ всѣ шансы сдѣлаться, по справедливому выраженію г. Алабина, «богатѣйшею третьею житницей Россіи, столь необходимою нынѣ за значительнымъ оскудѣніемъ исконныхъ двухъ житницъ (Самарско-саратовскаго и Новороссійскаго края)». Этой мѣстности недостаетъ пока лишь населенія; но стоитъ построить желѣзную дорогу,

и по ней широкой волной двинется колонизація изъ густонаселенныхъ центральныхъ губерній. Уже теперь излюбленнымъ путемъ русскихъ переселенцевъ служатъ Моршанско-сызранская и Оренбургская желѣзныя дороги, потому что къ нимъ всего ближе находятся губерніи Россіи, особенно страдающія избыткомъ населенія.

Приведенныя соображенія имѣютъ, конечно, гораздо бо́льшій вѣсъ, чѣмъ разглагольствованія о бѣдственномъ положеніи десятка шуйскихъ и ивановскихъ фабрикантовъ, которымъ придется переплатить нѣсколько лишнихъ тысячъ рублей за товары, отправляемые въ зимнее время по желѣзной дорогѣ въ Сибирь. Но эгоистическое чувство такъ, къ сожалѣнію, глубоко укоренено въ человѣческой натурѣ, что люди не стѣсняются упорно противопоставлять свои копѣечные разсчеты общегосударственнымъ интересамъ самой крупной важности. Нелегкая задача высшаго государственнаго учрежденія при обсужденіи вопроса о Сибирской дорогѣ будетъ состоять въ томъ, чтобы отдѣлить истинныя выгоды страны отъ нароста разныхъ личныхъ и мѣстныхъ вожделѣній, прикрывающихся личиной общаго блага.

---

6. О новомъ планѣ постройки Сибирской дороги (1890 годъ).—Старый вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ,—вопросъ, столько разъ обсуждавшійся и, повидимому, окончательно рѣшавшійся, а затѣмъ снова возникавшій,—вступаетъ нынѣ, повидимому, въ совершенно новую колею. Дѣло въ томъ, что раньше шли толки исключительно о сплошномъ рельсовомъ пути, который долженъ былъ прорѣзать всю громадную территорію нашей Азіатской Россіи и соединить Балтійское море съ Тихимъ океаномъ. Громадность силъ и средствъ, потребныхъ для осуществленія этого гигантскаго предпріятія, поневолѣ заставляла смотрѣть на него какъ на фантастическую затѣю, о выполненіи которой цѣликомъ нечего и мечтать. Поэтому прежніе проекты подъ именемъ Сибирской дороги обыкновенно разумѣли небольшіе

участки общей линіи, ближайшіе къ Европѣ, разсматривая прочіе не иначе какъ въ туманной перспективѣ болѣе или менѣе отдаленнаго будущаго. Въ послѣднее время однако явилась остроумная мысль устроить сразу линію улучшенныхъ паровыхъ сообщеній отъ Тюмени до Владивостока, но достигнуть этой цѣли съ гораздо меньшими затратами, нежели при всѣхъ прежнихъ проектахъ. Сущность этого новаго плана состоитъ въ томъ, чтобы воспользоваться уже существующими въ Сибири превосходными водными сообщеніями и соединить рельсовыми путями лишь сухопутные волоки, раздѣляющіе водные бассейны. Если провести желѣзныя дороги на пространствахъ между Томскомъ и Иркутскомъ (1,568 верстъ), между Байкаломъ и Срѣтенскомъ (1,001 верста) и между Графской-на-Уссури и Владивостокомъ (383 версты), то съ постройкой менѣе 3,000 верстъ получится непрерывное удобное сообщеніе по Азіатской Россіи почти въ 8,000 верстъ. Конечно, и этотъ сравнительно экономный проектъ потребуетъ немало денегъ, но, во всякомъ случаѣ, вызываемыя имъ затраты не могутъ идти ни въ какую параллель съ тѣми, какія понадобились бы на сооруженіе сплошного желѣзнодорожнаго пути. Устройство рельсовыхъ путей на однихъ волокахъ будетъ стоить, по приблизительнымъ разсчетамъ, около 120,000,000 руб., а проведеніе сплошной желѣзнодорожной линіи черезъ всю Сибирь обойдется не менѣе какъ въ 341,000,000 руб. Разница громадная.

Конечно, сплошной рельсовый путь, не прерываемый многократными перегрузками то на воду, то съ воды, несравненно совершеннѣе проектируемаго нынѣ наполовину рельсоваго, наполовину воднаго сообщенія. Быть можетъ, въ виду великаго значенія Сибири, какъ неисчерпаемой сокровищницы всякаго рода природныхъ богатствъ, начиная отъ необозримыхъ площадей незаселенной земли до обильныхъ запасовъ драгоцѣнныхъ металловъ, стоило бы разориться на проведеніе настоящей сплошной желѣзнодорожной линіи. Рѣшившись на подобный подвигъ, мы отнюдь не были бы піонерами въ этомъ дѣлѣ: американцы еще раньше насъ

успѣли проложить не одну, а пять дорогъ черезъ весь континентъ, отъ Атлантическаго океана до Тихаго. И эту смѣлую затѣю осуществила не одна только богатая республика Соединенныхъ Штатовъ, которой некуда дѣвать деньги; подобное же предпріятіе выполнила малолюдная, небогатая, суровая Канада; страна съ 5 милл. жителей сумѣла въ четыре года, съ 1882 по 1886 г., построить желѣзнодорожную линію протяженіемъ съ вѣтвями около 8,000 верстъ. Для насъ Сибирская дорога, пожалуй, была бы не менѣе важна, нежели Тихоокеанская линія для канадцевъ. Нашъ Сибирскій путь, открывъ громадныя незаселенныя пространства для колонизаціи, на многія поколѣнія предохранилъ бы центральныя части Россіи отъ страданій малоземелья и перенаселенности, съ которыми имъ уже давно приходится считаться. Тотъ же путь надолго обезпечилъ бы вѣрные рынки для сбыта издѣлій нашей промышленности, гораздо болѣе необходимые для нея при настоящемъ ея развитіи, нежели усиленная таможенная охрана.

Приведенныя соображенія, конечно, вѣрны и могли бы быть дополнены многими подобными же; но всѣмъ имъ противопоставляется одинъ неотразимый аргументъ: у насъ мало денегъ и пропала охота добывать ихъ путемъ займовъ. Если мы не можемъ получить Сибирской дороги иначе какъ съ затратой около 350 милл. руб., по которымъ однихъ процентовъ съ погашеніемъ придется платить около 20 милл. руб. въ годъ, то этой дороги, вѣроятно, не дождаться и нашимъ внукамъ. Но изложенный выше планъ постройки лишь однихъ сухопутныхъ волоковъ совершенно мѣняетъ дѣло. Нужно имѣть наготовѣ уже не 350 милл. руб., а втрое меньше, именно около 120 милл. руб., да и эту сумму оказывается возможнымъ затрачивать не сразу, такъ какъ даже при постепенной застройкѣ волоковъ существуетъ возможность достигнуть важныхъ культурныхъ цѣлей. Такъ, соорудивъ желѣзнодорожный путь между Томскомъ и Иркутскомъ, мы получимъ сплошное паровое сообщеніе между Европейской Россіей и важнѣйшими центрами Сибири; а

этотъ участокъ уже не настолько дорогъ, чтобы не было возможности говорить о немъ даже при теперешнемъ расположеніи нашего финансоваго вѣдомства ко всякимъ капитальнымъ затратамъ. Очень важно то обстоятельство, что проектъ застройки волоковъ, обѣщая коренное улучшеніе путей вдоль всей Сибири, въ то же время нисколько не препятствуетъ дальнѣйшему прогрессу въ томъ же направленіи; участки, включенные въ этотъ проектъ, входятъ, какъ непремѣнная составная часть, и въ сплошной желѣзнодорожный путь, намѣченный вдоль Сибири. Если современемъ разовьется промышленная жизнь Сибири и явятся средства, то возможно будетъ нынѣшніе водные пути замѣнить рельсовыми, и эти послѣдніе какъ-разъ примкнутъ къ устроеннымъ ранѣе дорогамъ на волокахъ.

Слабая сторона новаго проекта состоитъ въ томъ, что онъ обѣщаетъ Сибири удобное сообщеніе не на цѣлый годъ, а лишь на время навигаціи. Стóитъ ли, могутъ сказать, дѣлать многомилліонную затрату на такой путь, который будетъ закрытъ въ теченіе значительной части года? Не лучше ли ужъ подождать той поры, когда мы справимся со средствами и въ состояніи будемъ устроить систему сообщеній, дѣйствующую безъ перерывовъ? Однако, если ближе всмотрѣться въ условія сибирской жизни, то едва ли можно согласиться съ подобными возраженіями. Промышленная дѣятельность Сибири не настолько бойка, чтобы она не могла вдвинуться въ рамки обычнаго навигаціоннаго періода. Если приволжскія мѣстности, гораздо болѣе развитыя въ экономическомъ отношеніи, успѣваютъ управиться со своими дѣлами въ теченіе навигаціи, то мы тѣмъ болѣе въ правѣ ожидать того же отъ сибирскихъ мѣстъ, гдѣ рѣже населеніе и несравненно меньше развито мѣновое хозяйство, нежели на Волгѣ. Притомъ навигаціонный періодъ на сибирскихъ рѣкахъ далеко не такъ коротокъ, какъ это можетъ представляться на основаніи обычныхъ мнѣній о Сибири. По многолѣтнимъ наблюденіямъ, сведеннымъ въ извѣстномъ изслѣдованіи Рыкачева, Иртышъ и Обь на протяженіи глав-

наго пути пароходныхъ сообщеній судоходны въ среднемъ выводѣ около 190 дней въ году. Это періодъ болѣе чѣмъ достаточный, чтобы запастись всѣмъ необходимымъ на зимній періодъ и сбыть всѣ продукты годичнаго производства, стóитъ лишь усилить и ускорить пароходныя сообщенія, чтó, конечно, не замедлитъ произойти, какъ скоро установится улучшенное сообщеніе на волокахъ. Не нужно забывать, что водяныя сообщенія, хотя и прерывающіяся на часть года, представляютъ путь настолько удобный и дешевый, что параллельно съ ними весьма долгое время немыслима никакая желѣзная дорога. Наша Волга не даетъ жить примыкающимъ желѣзнымъ дорогамъ. Въ Сибири при громоздкости большей части ожидаемыхъ грузовъ это соперничество было бы еще сильнѣе, вслѣдствіе чего постройка желѣзныхъ дорогъ параллельно рѣкамъ представляла бы тамъ еще болѣе риска. Поэтому Сибири придется, вѣроятно, еще очень много лѣтъ довольствоваться рѣчными сообщеніями и притомъ, прибавимъ, безъ особеннаго для себя ущерба.

Слышно, что проектъ застройки волоковъ встрѣченъ съ сочувствіемъ въ административныхъ сферахъ; предполагается будто бы въ непродолжительномъ времени начать постройку дороги съ участка Томскъ—Иркутскъ и производить ее изъ остатковъ отъ бюджетныхъ суммъ. Окончательное обсужденіе этого вопроса будетъ, какъ сообщаютъ газеты, передано на обсужденіе особаго совѣщанія, которое соберется въ концѣ осени для разсмотрѣнія чрезвычайныхъ расходовъ 1891 г. Мысль о томъ, чтобы начать постройку съ западнаго участка, ближайшаго къ Европейской Россіи, а не съ восточнаго, какъ предполагали нѣкоторые, заслуживаетъ полнаго сочувствія; но врядъ ли можно согласиться съ намѣреніемъ строить дорогу изъ бюджетныхъ остатковъ: при такомъ порядкѣ сооруженіе дороги можетъ затянуться на неопредѣленно долгое время и вслѣдствіе того утратить бóльшую долю своей важности для края. Правда, за послѣдніе два года избытки государственныхъ доходовъ были

настолько велики, что, употребляя ихъ цѣликомъ на Сибирскую дорогу, можно было бы устроить послѣднюю года въ два; но кто поручится, что остатки будутъ такъ же значительны въ будущемъ? И, кромѣ того, развѣ возможно когда-нибудь разсчитывать, что на одну дорогу правительство рѣшится тратить всѣ смѣтные остатки? Было бы цѣлесообразнѣе сдѣлать заемъ на обычныхъ условіяхъ. Трудно думать, чтобы линія между Томскомъ и Иркутскомъ могла приносить большія выгоды, но окупать эксплоатацію и покрывать часть процентовъ на затраченный капиталъ она, по всей вѣроятности, будетъ въ недалекомъ будущемъ. Однако на нѣкоторую доходность можно разсчитывать лишь при условіи сооруженія всего поименованнаго участка, такъ какъ только въ такомъ случаѣ по этому пути направится главный токъ сибирскаго товарнаго движенія. Недоборъ въ процентахъ на строительный капиталъ, котораго приходится ожидать даже въ случаѣ постройки всего Томско-иркутскаго участка, можетъ съ избыткомъ покрываться тѣми сбереженіями, которыя произойдутъ для разныхъ правительственныхъ вѣдомствъ по многимъ статьямъ ихъ расходовъ въ Сибири.

Нельзя искренно не пожелать, чтобы хоть въ настоящій разъ Сибирской дорогѣ больше посчастливилось, нежели въ прошлое время. Постройка удобнаго пути—великій долгъ нашей страны передъ Сибирью.

---

7. Первыя засѣданія комитета Сибирской дороги (1893 годъ). — Вопросъ о постройкѣ рельсоваго пути черезъ Сибирь быстро близится къ давно желанному осуществленію. Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, окончательно сформированный лишь въ половинѣ минувшаго января, немедленно принялся за выполненіе возложенной на него задачи и въ теченіе одного мѣсяца, съ половины февраля до половины марта, имѣлъ четыре засѣданія, отчеты которыхъ были немедленно опубликованы въ правительствен-

ныхъ изданіяхъ. Въ этихъ засѣданіяхъ принято нѣсколько рѣшеній первоклассной важности для судебъ будущаго пути. Наши читатели въ общихъ чертахъ знакомы съ предметами занятій комитета по извлеченіямъ изъ отчетовъ его, своевременно помѣщавшимся въ газетѣ. Остается свести въ одно цѣлое и оцѣнить главные достигнутые результаты.

Первымъ, важнѣйшимъ итогомъ четырехъ засѣданій комитета Сибирской дороги является окончательная выработка направленія для той части пути, которая по плану постройки поставлена на первую очередь. Извѣстно, что на первое мѣсто рѣшено выдвинуть сооруженіе участковъ: отъ Челябинска, крайней станціи въ сѣти Европейской Россіи, до рѣки Оби (1,328 верстъ) и отъ Оби до Иркутска (1,754 в.), а также соединительной линіи съ Уральскою горнозаводскою дорогой на Екатеринбургъ. Изъ двухъ названныхъ участковъ западный, до Оби, уже окончательно подготовленъ къ постройкѣ. Еще 8-го мая 1892 г. Высочайше утвержденъ путь для прокладки Западно-сибирской дороги, отъ Челябинска на Омскъ, съ переходомъ рѣки Оби у села Кривощекова, до станціи Почитанской. Во второмъ засѣданіи комитета было сообщено, что на этой части пути работы находятся уже въ полномъ ходу и что тамъ въ настоящее время занято до 18,000 рабочихъ. Что же касается до участка дороги отъ Оби до Иркутска, именуемаго Средне-сибирскимъ, то до послѣдняго времени направленіе его не было установлено, и эта задача, важная для судьбы всего пути, выполнена лишь во второмъ соединенномъ засѣданіи комитета Сибирской дороги съ комитетомъ министровъ и департаментомъ экономіи Государственнаго Совѣта. Соединенное засѣданіе приняло для Средне-сибирской дороги направленіе на города Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ и Нижне-удинскъ. Означенное направленіе, представляющееся среднимъ между другими варіантами, сѣвернымъ и южнымъ, имѣетъ на своей сторонѣ крупныя преимущества какъ въ техническомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніяхъ. Съ технической точки зрѣнія прокладка линіи сѣвернѣе нынѣ

утвержденнаго направленія, приблизивъ дорогу къ тайгѣ и тундрамъ, вызвала бы увеличеніе длины всѣхъ мостовъ, такъ какъ пришлось бы пересѣкать рѣки въ ихъ нижнемъ теченіи; проведеніе же линіи южнѣе, направляя ее по отрогамъ Алтайскихъ и Саянскихъ горъ, чрезвычайно затруднило бы работы и возвысило бы ихъ стоимость. Что касается экономическихъ достоинствъ избраннаго направленія, то въ числѣ ихъ должно быть поставлено проектированіе линіи вдоль главнаго почтоваго тракта, искони служившаго для сообщенія Сибири съ Европейской Россіей. По всему протяженію пути расположены города и торговыя села; вдоль него сосредоточено довольно густое населеніе и развито хлѣбопашество. Сравнительная населенность района намѣченнаго пути имѣетъ огромную важность какъ въ интересахъ обезпеченія постройки рабочими и необходимыми припасами, такъ и въ виду доходности будущей дороги. Оба эти соображенія настолько существенны, что изъ-за нихъ стоило бы рѣшиться даже на лишніе расходы, если бы въ виду экономическихъ требованій пришлось проводить дорогу по болѣе трудной мѣстности; но, къ счастью, въ настоящемъ случаѣ линія, наиболѣе цѣлесообразная съ экономической точки зрѣнія, является какъ-разъ выгоднѣйшею и въ техническомъ отношеніи.

Другой важный результатъ происходившихъ въ комитетѣ совѣщаній касается выработки техническихъ условій постройки. Сибирскій путь, несмотря на его громадную важность для всемірной торговли и для русскихъ экономическихъ интересовъ, не обѣщаетъ на первое время значительнаго движенія, а между тѣмъ вслѣдствіе огромности разстояній требуетъ колоссальныхъ затратъ. Припомнимъ, что стоимость сооруженія дорогъ только первой очереди оцѣнивается въ 150 милл. рублей, весь же сплошной Сибирскій путь потребуетъ до 350 милл. руб. Понятно поэтому, что правительство, принимая на себя постройку, стремится осуществить грандіозное предпріятіе съ возможно меньшими издержками и въ этихъ видахъ готово допустить всякія облегченія и

упрощенія въ техническихъ условіяхъ постройки сравнительно съ требованіями, предъявляемыми къ желѣзнымъ дорогамъ въ Европейской Россіи. Облегченія эти касаются устройства земляного полотна, искусственныхъ сооруженій и станціонныхъ построекъ, верхняго строенія, типа рельсовъ, водоснабженія и т. п. Наибольшія упрощенія проектированы для участка пути между Красноярскомъ и Иркутскомъ, гдѣ линія проходитъ по мѣстности гористой и перерѣзанной большимъ количествомъ рѣкъ и потоковъ. Земляное полотно предположено въ одинъ путь; мосты будутъ деревянные, кромѣ большихъ рѣкъ; рельсы выбраны легкіе, типа 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ; наибольшее разстояніе между станціями допущено въ 50 верстъ; станціонныя постройки приняты самой простой конструкціи и возможно меньшихъ размѣровъ. Всѣ перечисленныя упрощенія приняты комитетомъ въ томъ предположеніи, что дорогѣ въ первое время потребуется никакъ не больше 3-хъ паръ поѣздовъ, а всего вѣроятнѣе, придется ограничиться даже $1^1/_2$ парами. Конечно, статистика настоящаго движенія по Сибирскому пути вполнѣ оправдываетъ такіе болѣе чѣмъ скромные разсчеты; но можетъ ли кто съ достаточною вѣроятностью предсказать, что̀ сдѣлается съ райономъ будущей дороги, когда онъ вступитъ въ связь съ населенными и культурными мѣстностями Россіи и когда, съ другой стороны, всемірная торговля откроетъ и оцѣнитъ этотъ путь? Если государство окажетъ дѣятельную поддержку колонизаціи Сибири, какъ и предполагалось при проектированіи Сибирской дороги, то страна можетъ въ непродолжительномъ времени заселиться и развиться настолько, что потребуетъ не двѣ—три пары поѣздовъ, а вдвое—втрое больше. Въ виду такой будущности дороги, которую врядъ ли кто рѣшится отрицать, едва ли цѣлесообразно заходить слишкомъ далеко въ стремленіи къ упрощеніямъ и экономіи. Нельзя не сочувствовать тому, что рельсы и другія принадлежности верхняго строенія будутъ взяты ради экономіи самаго облегченнаго типа, такъ какъ впослѣдствіи всегда возможно безъ

большихъ лишнихъ издержекъ замѣнить эти части пути другими, болѣе солидными; но что касается до земляного полотна и крупныхъ искусственныхъ сооруженій, то ихъ выгоднѣе было бы сразу разсчитывать на потребности болѣе значительнаго движенія: иначе можетъ оказаться впослѣдствіи необходимость перестраивать путь почти заново.

Съ изложенной точки зрѣнія представляется вполнѣ цѣлесообразною важная поправка, внесенная комитетомъ Сибирской дороги въ первоначальный проектъ и составляющая третій результатъ дѣятельности комитета. Въ проектѣ предполагалось замѣнить постоянные мосты на большихъ рѣкахъ переправами; по Иртышу, Оби и Енисею имѣлось въ виду лѣтомъ производить переправу на паровыхъ паромахъ, а зимой прокладывать рельсовый путь по льду. Комитетъ Сибирской дороги послѣ тщательнаго обсужденія дѣла въ соединенномъ присутствіи съ комитетомъ министровъ и департаментомъ экономіи Государственнаго Совѣта нашелъ, что отсутствіе постоянныхъ мостовъ черезъ большія сибирскія рѣки весьма стѣснило бы эксплоатацію дороги. Продолжительность срока, въ теченіе котораго эти рѣки покрыты льдомъ, сила ледоходовъ по нимъ, ширина ихъ разливовъ, значительное измѣненіе уровня водъ, наконецъ лѣтніе паводки,—все это крайне затруднило бы поддержаніе правильнаго сообщенія, а во время ледоходовъ движеніе и вовсе было бы прервано. Расходы, вызываемые троекратными переправами черезъ названныя выше рѣки, съ одной стороны, обременили бы товароотправителей, а съ другой—увеличили бы издержки эксплоатаціи дороги. Притомъ самое устройство переправъ въ связи съ необходимыми береговыми сооруженіями вызвало бы немалыя единовременныя издержки. Взвѣсивъ эти и другіе аргументы, Соединенное присутствіе признало цѣлесообразнымъ разрѣшить сооруженіе постоянныхъ мостовъ черезъ рѣки Иртышъ, Обь и Енисей. Можно съ увѣренностью сказать, что рѣшеніе, принятое комитетомъ, принесетъ крупныя выгоды. Судя по представленнымъ вычисленіямъ, устройство постоянныхъ мостовъ поднимет

общую стоимость дороги на 6 милл. рублей, но зато эта прибавка съ избыткомъ покроется экономіей, какая произойдетъ отъ такой замѣны даже при скромномъ размѣрѣ движенія, предположенномъ въ проектѣ дороги.

Изъ приведеннаго перечня главныхъ вопросовъ, разсмотрѣнныхъ въ комитетѣ Сибирской желѣзной дороги, видно, что благодаря энергической дѣятельности его великое дѣло постройки сплошного рельсоваго пути черезъ Сибирь окончательно обдумано и подготовлено къ исполненію. Такъ какъ на западномъ участкѣ пути уже давно приступлено къ работамъ, а на среднемъ участкѣ отъ Омска до Иркутска комитетомъ разрѣшено начать работы въ текущемъ году, то можно надѣяться, что часть дороги отъ Челябинска до Оби и отъ Оби до Красноярска будетъ готова даже ранѣе 1896 года, назначеннаго въ проектѣ. Остается пожелать, чтобы комитетъ столь же быстро и успѣшно, какъ главные пункты постройки, обсудилъ и важные государственные вопросы, связанные съ осуществленіемъ такъ-называемыхъ дополнительныхъ предпріятій Сибирской дороги, и главнѣйшимъ образомъ первоклассный въ русской народной экономіи вопросъ объ организаціи переселеній въ Сибирь.

О налогѣ на желѣзнодорожную перевозку.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1878 года.

Статья первая (1878 годъ).—Послѣ продолжительныхъ толковъ о поразрядномъ налогѣ, послѣ настойчивыхъ слуховъ о введеніи табачной монополіи наше министерство финансовъ, побуждаемое стремленіемъ покрыть неизбѣжный дефицитъ въ государственномъ бюджетѣ, внезапно выступило съ проектомъ новаго налога, о которомъ до сихъ поръ не было никакой рѣчи. По словамъ петербургскихъ газетъ, министерство предполагаетъ установить налогъ на пассажировъ и товары, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ, и въ непродолжительномъ времени внесетъ свое предложеніе въ Государственный Совѣтъ. Такъ какъ извѣстіе о новомъ налогѣ только-что появилось, то понятно, что до сихъ поръ еще нѣтъ почти никакихъ подробностей объ его устройствѣ. «Голосъ» передаетъ, что министерство предполагаетъ увеличить на 20% всѣ существующіе пассажирскіе и товарные тарифы; «С.-Пет. Вѣд.», напротивъ, сообщаютъ, что высота налоговъ съ перевозимыхъ товаровъ будетъ измѣняться, смотря по категоріямъ послѣднихъ, отъ 8 до 30% съ тарифной платы. Въ соотвѣтствіи съ такими разнообразными извѣстіями о размѣрѣ налога измѣняется и вычисленіе ожидаемаго отъ него дохода. По словамъ «Го-

лоса», разсчитываютъ получить отъ 20-типроцентной надбавки тарифа до 30 милл. р. с. въ годъ, такъ какъ валовой доходъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ послѣдніе годы простирается до 150 милл. руб., между тѣмъ «Петербургскія Вѣдомости» сообщаютъ о болѣе скромной цифрѣ—18 милл. р. въ годъ.

Нѣтъ ничего удивительнаго, что министерство послѣ многолѣтнихъ толкованій о разныхъ финансовыхъ реформахъ вдругъ рѣшилось остановиться на обложеніи желѣзнодорожной перевозки. Новый налогъ безъ всякихъ затратъ и усилій со стороны казны обѣщаетъ ей сразу крупный доходъ. Двадцать ли или тридцать милліоновъ получитъ государственное казначейство,—во всякомъ случаѣ это такая сумма, какой нельзя было на первое время ожидать ни отъ поразряднаго налога, ни отъ табачной монополіи. Что ожиданіе такого дохода нельзя назвать слишкомъ преувеличеннымъ, это можно доказать примѣромъ Франціи, которая получаетъ отъ подобнаго же сбора до 100 милл. франковъ въ годъ. Столь крупное приращеніе государственнаго доходнаго бюджета представляется тѣмъ болѣе соблазнительнымъ, что оно можетъ быть осуществлено немедленно, безъ предварительныхъ разслѣдованій, и не требуетъ со стороны государства ни хлопотъ по устройству какихъ-либо особыхъ административныхъ органовъ для собиранія налога, ни даже сложнаго контроля. Являясь въ видѣ прибавки къ существующимъ платамъ за провозъ пассажировъ и товаровъ, новый налогъ легко можетъ собираться агентами самихъ желѣзнодорожныхъ компаній. Такимъ образомъ, со стороны временныхъ интересовъ государственной казны, нуждающейся въ быстромъ изысканіи источниковъ для пополненія дефицита, новый проектъ не оставляетъ ничего желать.

Но налогъ на желѣзнодорожную перевозку представится намъ въ иномъ видѣ, если мы взглянемъ на него съ точки зрѣнія прочныхъ интересовъ цѣлаго народа и его хозяйства. Одно изъ основныхъ требованій правильнаго обложенія состоитъ въ томъ, чтобы государство, взимая подати, не сокра-

щало источниковъ народныхъ доходовъ, служащихъ для ихъ покрытія. Между тѣмъ при введеніи налога на желѣзнодорожные грузы есть основаніе опасаться именно такого сокращенія. Главную статью перевозки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ составляютъ, какъ извѣстно, хлѣба и другіе продукты сельскаго хозяйства, отправляемые за границу. Установленіе налога, возвышая цѣну нашихъ продуктовъ на заграничныхъ рынкахъ, уменьшило бы спросъ на нихъ даже въ томъ случаѣ, если бы намъ принадлежала монополія снабженія иностранныхъ потребителей хлѣбомъ. Но, какъ всѣмъ извѣстно, эта монополія, нѣкогда принадлежавшая нашему отечеству, въ настоящее время совсѣмъ ускользнула изъ его рукъ. Соединенные Штаты все болѣе и болѣе вытѣсняютъ Россію съ заграничныхъ рынковъ и ведутъ съ нею по хлѣбной торговлѣ отчаянную борьбу. Мы приводили рядъ фактовъ, изъ которыхъ видно, какъ Америка въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ 1878 года чрезъ усиленный подвозъ своихъ хлѣбовъ внезапно затормазила движеніе нашей хлѣбной торговли. Единственнымъ орудіемъ Россіи въ этой опасной промышленной борьбѣ служитъ сравнительная дешевизна ея продуктовъ. Налогъ на желѣзнодорожную перевозку стѣсняетъ возможность свободно пользоваться этимъ орудіемъ и, слѣдовательно, уменьшаетъ шансы нашей страны въ международномъ соперничествѣ. При томъ напряженномъ состояніи, въ которомъ нынѣ находится конкурренція въ хлѣбной торговлѣ, самая ничтожная разница въ цѣнахъ способна произвести крупный ущербъ въ хлѣбномъ вывозѣ и, слѣдовательно, лишить страну происходящихъ отъ него доходовъ.

Другой важный недостатокъ желѣзнодорожнаго налога заключается въ его неравномѣрности. Онъ прежде всего захватываетъ только небольшую часть грузовъ, передвигаемыхъ въ странѣ. Не распространяясь на грузы, перевозимые водой, онъ создаетъ для водныхъ путей и примыкающихъ къ нимъ мѣстностей искусственную привилегію. Налогъ затрудняетъ условія существованія для такихъ желѣзныхъ

дорогъ, которымъ приходится выдерживать соперничество съ рѣками. Наконецъ, пріурочиваясь къ существующимъ крайне неравномѣрнымъ и случайнымъ тарифнымъ платамъ, налогъ усиливаетъ вредныя послѣдствія такого неравенства.

Если, какъ можно предположить по рѣшительному тону петербургскихъ извѣстій, проектъ министерства уже близокъ къ своему осуществленію и, слѣдовательно, всякое сужденіе о степени его цѣлесообразности является гласомъ вопіющаго въ пустынѣ, то нельзя по крайней мѣрѣ не пожелать одного,—чтобы министерство не установляло однообразной нормы налога для всѣхъ разнообразныхъ видовъ перевозки, а постаралось бы, насколько возможно, соразмѣрить высоту сбора съ условіями производства и потребленія различныхъ товаровъ. Стремленіе къ однообразію будетъ только усиливать и безъ того неизбѣжную неравномѣрность новаго налога.

Статья вторая (1878 годъ).—Мы начали рѣчь по поводу новаго налога, которымъ готовится подарить страну наше изобрѣтательное финансовое управленіе. Отложивъ въ сторону столь долго обсуждавшіеся проекты подати на доходъ, оно собирается нынѣ привлечь къ пополненію государственной казны предметъ болѣе осязательный—пассажировъ и товары, передвигающіеся по желѣзнымъ дорогамъ. Что новый, столь быстро всплывшій проектъ, по всей вѣроятности, достигнетъ своей ближайшей цѣли,—съ этимъ охотно согласится всякій. Пассажиры и товары, разъ они попали на желѣзную дорогу, не могутъ ускользнуть отъ обложенія: притомъ собираніе налога не будетъ почти ничего стоить казнѣ, такъ что вся сумма, которую уплатятъ пассажиры и товароотправители, явится для нея чистымъ доходомъ.

Добыть въ трудную минуту 20—30 милл. рублей,—добыть притомъ безъ всякихъ хлопотъ и затратъ,—это поистинѣ соблазнительная перспектива; это замѣчательно простой способъ разрѣшить задачу, надъ выполненіемъ которой нѣсколько спеціальныхъ коммиссій ломали себѣ голову въ

теченіе цѣлыхъ годовъ. Но при этомъ невольно напрашивается слѣдующій вопросъ: если налогъ на желѣзнодорожное передвиженіе такъ выгоденъ и устройство его такъ просто, то отчего же столь старательно обходитъ его большая часть западно-европейскихъ государствъ? Въ самомъ дѣлѣ, налогъ на желѣзнодорожныхъ пассажировъ въ формѣ опредѣленной прибавки къ провозной платѣ встрѣчается въ настоящее время изъ крупныхъ европейскихъ государствъ только въ Англіи и Франціи. Но въ Англіи этотъ налогъ имѣетъ весьма ограниченные размѣры; онъ равняется всего 4% съ цѣны пассажирскихъ мѣстъ и не распространяется на Ирландію, а въ предѣлахъ Англіи—на дешевые «парламентскіе» поѣзда. При столь ограниченномъ размѣрѣ налогъ доставляетъ лишь незначительный доходъ казнѣ, равнявшійся въ 1874 году 600 тыс. фунтовъ стерлинговъ. Во Франціи до 1871 года сборъ съ пассажировъ и товаровъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, равнялся всего 10% тарифной платы, и лишь въ 1871 году, подъ вліяніемъ чрезвычайныхъ событій франко-прусской войны, поднятъ еще на 10%. Въ 1876 году налогъ принесъ 74,699 тыс. франковъ. Что же касается до обложенія товаровъ малой скорости, то до 1874 года оно не существовало нигдѣ. Въ 1874 году французское министерство въ виду чрезвычайныхъ финансовыхъ затрудненій рѣшилось въ видѣ временной мѣры ввести небольшой налогъ на товары. Но, несмотря на то, что налогъ былъ проектированъ въ скромныхъ размѣрахъ 5-типроцентной прибавки къ тарифной платѣ, предложеніе министерства встрѣтило сильную оппозицію и прошло въ палатахъ лишь съ существенными ограниченіями: отъ налога были изъяты, во-первыхъ, грузы, проходящіе страну транзитомъ, и, во-вторыхъ, товары, отправляемые за границу; сверхъ того правительству предоставлено право освобождать отъ налога перевозку хлѣбныхъ товаровъ. Налогъ съ товаровъ малой скорости доставилъ въ 1876 году 22,219 тыс. франковъ. Однако, несмотря на указанныя смягченія, новый налогъ недолго просуществовалъ безъ перемѣны. Уже

въ началѣ прошлаго года французское министерство финансовъ выразило твердое намѣреніе уничтожить сборъ съ товаровъ малой скорости, понижая его каждый годъ по 1%, почему и внесло въ смѣту 1878 года не 5-типроцентный, а только 4-хпроцентный налогъ съ тарифной платы. Такимъ образомъ, даже тѣ страны, гдѣ существуетъ налогъ на желѣзнодорожное движеніе, ясно видятъ его неудобства и потому или взимаютъ его въ весьма малыхъ размѣрахъ и притомъ со значительными изъятіями, или же терпятъ его лишь временно, какъ необходимое зло.

Нужно хоть немного быть знакомымъ съ условіями нашей желѣзнодорожной перевозки, чтобы убѣдиться, что примѣръ Англіи и Франціи намъ не по плечу. Первая изъ этихъ странъ основываетъ налогъ исключительно, а послѣдняя главнымъ образомъ на пассажирскомъ движеніи. Это и понятно, если принять въ соображеніе, что въ Англіи по желѣзнымъ дорогамъ проѣзжаетъ до 500 милліоновъ, а во Франціи до 150 милліоновъ пассажировъ, причемъ въ первой пассажирское движеніе доставляетъ около 45%, а въ послѣдней около 30% всего желѣзнодорожнаго дохода. Намъ съ какими-нибудь 30 милл. пассажировъ мудрено возлагать большія надежды на ихъ обложеніе. Если даже наше финансовое управленіе остановится сразу на 20-типроцентномъ сборѣ, то и въ такомъ случаѣ оно соберетъ не больше 7—8 милл. руб., ибо весь доходъ отъ пассажирской перевозки не превышаетъ у насъ 40 милл. рублей. Но не нужно забывать, что наши 8 милл. руб. падутъ на страну несравненно болѣе тяжелымъ бременемъ, нежели на Францію ея 20 милл. руб. Вслѣдствіе громадности нашей территоріи, рѣдкости населенія и своеобразнаго распредѣленія разныхъ отраслей производства въ странѣ пассажиру приходится въ Россіи въ среднемъ выводѣ проѣзжать втрое бо́льшія разстоянія, нежели во Франціи. Во Франціи средній проѣздъ пассажира равнялся въ концѣ 60-хъ годовъ 37-ми верстамъ, а въ Россіи въ 1873 году онъ составлялъ 109 верстъ; слѣдовательно, при одинаковой нормѣ обложенія желѣзно-

дорожному пассажиру придется уплатить у насъ налогъ втрое бо́льшій, чѣмъ на дорогахъ Франціи. Не забудемъ, кромѣ того, что 84% нашихъ пассажировъ проѣзжаетъ въ III классѣ, тогда какъ во Франціи на III классъ приходится не болѣе 60%.

Такимъ образомъ, если наше финансовое управленіе желаетъ получать отъ новаго налога крупную сумму, ему придется опереться преимущественно на товарное движеніе, слѣдовательно, ввести такой налогъ, единственный образецъ котораго, существующій во Франціи, исчезнетъ черезъ три года. Рѣшиться въ настоящую минуту на этотъ смѣлый экспериментъ значитъ сократить движеніе на желѣзныхъ дорогахъ и нанести подрывъ нашей внѣшней торговлѣ, и безъ того расшатанной иностранною конкурренціей.

Статья третья (1878 годъ).—Говоря о предполагаемомъ у насъ установленіи налога на желѣзнодорожную перевозку, мы обратили вниманіе читателей на тотъ замѣчательный фактъ, что этотъ налогъ при всей его доходности и сравнительно дешевой и простой организаціи почти не встрѣчается въ практикѣ другихъ государствъ. Такая осторожность западно-европейскихъ государственныхъ людей не есть, конечно, дѣло случайности: она вытекаетъ изъ яснаго пониманія свойствъ налога на перевозку.

Теорія и практика желѣзнодорожнаго дѣла неопровержимо доказываютъ тѣсную зависимость размѣровъ движенія отъ высоты провозной платы. Изъ опыта любой страны, имѣющей рельсовые пути, можно привести тысячи фактовъ, свидѣтельствующихъ, какъ перевозка пассажировъ и товаровъ возрастаетъ вслѣдъ за пониженіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ и падаетъ послѣ ихъ поднятія. Эти явленія представляются совершенно понятными, если мы припомнимъ извѣстныя теоремы политической экономіи о зависимости спроса отъ высоты цѣнъ и производства отъ потребленія. Вліяніе измѣненій въ тарифахъ особенно сильно отражается

на громоздкихъ малоцѣнныхъ предметахъ перевозки. Чѣмъ большей долей входятъ издержки передвиженій въ цѣнность товара, тѣмъ большую перемѣну въ этой послѣдней произведетъ повышеніе желѣзнодорожнаго тарифа и тѣмъ могущественнѣе, слѣдовательно, подѣйствуетъ оно на спросъ и производство товара. Въ малоцѣнныхъ предметахъ, каковы, напримѣръ, матеріалы для постройки и отопленія, дешевые земледѣльческіе продукты и пр., даже незначительной прибавки къ существовавшимъ тарифамъ бываетъ иногда достаточно для того, чтобы затормазить движеніе или сократить его въ пропорціи гораздо большей, нежели въ какой поднятъ тарифъ. Въ виду такого вліянія повышеній тарифной платы,—вліянія, силы котораго при крайней сложности условій современнаго производства и торговли обыкновенно нельзя сколько-нибудь точнымъ образомъ предвидѣть и разсчитывать заранѣе,—западно-европейскія правительства по совершенно понятной осмотрительности предпочитаютъ затрачивать массу усилій и средствъ къ осуществленію самыхъ хитросплетенныхъ налоговыхъ системъ, чѣмъ прибѣгать къ такой, повидимому, простой мѣрѣ, какъ обложеніе желѣзнодорожныхъ пассажировъ и особенно товаровъ.

Стоитъ бросить хотя бѣглый взглядъ на особенности нашего желѣзнодорожнаго движенія, чтобы убѣдиться, что въ нашемъ отечествѣ возвышеніе провозныхъ платъ путемъ налога рискованнѣе, нежели гдѣ-либо. Русскому пассажиру вслѣдствіе обширности страны приходится въ среднемъ выводѣ проѣзжать по желѣзнымъ дорогамъ втрое бо́льшія разстоянія, чѣмъ во Франціи, и впятеро бо́льшія, чѣмъ въ Англіи. Пассажиры на русскихъ дорогахъ вербуются въ главнѣйшей долѣ изъ такого класса лицъ, который вынужденъ дорожить каждою копѣйкой, тогда какъ во Франціи и Англіи около трети пассажировъ принадлежатъ къ достаточнымъ людямъ общества и занимаютъ мѣста въ вагонахъ I и II классовъ. Если принять во вниманіе, что огромная часть пассажировъ на дорогахъ, соединяющихъ цен-

тральныя губерніи съ черноземной полосой, состоитъ изъ крестьянъ, отправляющихся въ лѣтнее время въ степь на земледѣльческіе заработки, за тысячу верстъ и болѣе; если привести на память извѣстные всѣмъ факты, какъ цѣлыя партіи крестьянъ (напримѣръ, судорабочихъ изъ Риги) двигались пѣшкомъ по полотну желѣзной дороги, какъ скоро имъ не удавалось добиться пониженія тарифной платы, то представляются серьезныя основанія опасаться, что прибавка къ пассажирскимъ тарифамъ 20-типроцентнаго налога,—которая, напримѣръ, на 1,000 верстъ для III класса составитъ около 3 рублей,—можетъ возвратить цѣлыя тысячи рабочихъ къ господствовавшему еще въ столь недавнемъ прошломъ способу пѣшаго хожденія, а слѣдовательно, повлечь громадную безплодную затрату времени и рабочихъ силъ народа. Еще разрушительнѣе налогъ можетъ подѣйствовать на товарную перевозку. Каждый знаетъ, что главнѣйшая масса нашихъ желѣзнодорожныхъ грузовъ слагается изъ малоцѣнныхъ продуктовъ земледѣлія и скотоводства, которые направляются изъ хлѣбородной черноземной полосы къ границѣ. По разсчетамъ г. Бліоха, изъ общаго числа пудоверстъ, совершенныхъ въ 1874 году всѣми грузами на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, $44,_8{}^0/_0$ приходится на хлѣба и $11,_3{}^0/_0$ на другіе продукты сельскаго хозяйства, каковы: ленъ, пенька, льняное сѣмя, сало, шерсть и кожи. Даже въ среднемъ выводѣ нашимъ грузамъ приходится проходить болѣе 200 верстъ, тогда какъ во Франціи средній пробѣгъ товаровъ составляетъ не болѣе 130 верстъ, а въ Пруссіи 79 верстъ. Но не забудемъ, что большинство хлѣбныхъ товаровъ, направляющихся къ балтійскимъ портамъ, передвигается по рельсовымъ путямъ на разстояніяхъ болѣе тысячи верстъ. Главная масса хлѣба, поступающая въ Петербургъ изъ-за Москвы, берется съ отдаленныхъ приволжскихъ дорогъ. Такъ, въ 1876 году, согласно опубликованнымъ Николаевскою дорогой статистическимъ свѣдѣніямъ, эта дорога изъ $21^1/_2$ милл. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, переданныхъ на нее съ линій такъ-называемой

II группы, $12^1/_2$ милл. пудовъ получила съ Тамбовско-саратовской дороги, 4 милл. пудовъ съ Моршанско-сызранской и $2,_1$ милл. пуд. съ Грязе-царицынской дороги. Разстояніе Петербурга отъ ближайшей къ нему станціи Тамбовско-саратовской дороги равняется 1,097 верстамъ, Моршанско-сызранской — 1,063, Грязе-царицынской — 1,086 верстамъ. Въ Ригу почти весь хлѣбный товаръ везется изъ Орла, который отстоитъ отъ нея на 946 верстъ. При столь отдаленныхъ разстояніяхъ перевозная цѣнность низшихъ сортовъ хлѣба въ балтійскихъ портахъ почти наполовину слагается изъ провозной платы. Возьмемъ, напримѣръ, овесъ. Въ 1876 году, по даннымъ «Обзора внѣшней торговли», цѣна овса въ Петербургѣ колебалась между 3 р. 35 к. и 5 рублями за четверть. Главная масса овса поступила въ томъ году на Николаевскую дорогу со станцій Тамбовско-саратовской и Моршанско-сызранской дороги. Даже въ настоящемъ году, послѣ произведенныхъ значительныхъ пониженій въ тарифахъ, доставка хлѣбовъ въ Петербургъ съ указанныхъ дорогъ стоитъ отъ $28,_6$ до $28,_8$ коп. съ пуда, что даетъ около 1 р. 70 к. съ четверти, т.-е. какъ-разъ половину низшихъ петербургскихъ цѣнъ. Если теперь будетъ установленъ налогъ въ видѣ $20^0/_0$-ной прибавки къ существующей тарифной платѣ, то результатомъ этой мѣры при предположенныхъ условіяхъ должно явиться или поднятіе торговыхъ цѣнъ на $10^0/_0$, или пониженіе мѣстныхъ цѣнъ на $20^0/_0$ и болѣе. Такъ какъ при существованіи сильной конкурренціи другихъ странъ въ хлѣбной торговлѣ нашимъ вывозителямъ мудрено заставить заграничныхъ покупателей заплатить высшую цѣну, то поднятіе стоимости провоза всею своею тяжестью должно обрушиться на производителей; налогъ, лишающій возможности отправлять малоцѣнные хлѣбные товары съ отдаленныхъ отъ портовъ станцій, произведетъ вслѣдствіе того загроможденіе внутреннихъ рынковъ и упадокъ мѣстныхъ цѣнъ и подорветъ обычные доходы землевладѣльцевъ и крестьянъ. Недовыручка въ 35—50 к. съ четверти можетъ, конечно, пройти безъ

особыхъ вредныхъ послѣдствій при слишкомъ бойкомъ заграничномъ спросѣ; но чуть начнется затишье, этотъ недочетъ способенъ убить хлѣбное движеніе и торговлю. То, что сказано о хлѣбахъ, въ большей или меньшей степени примѣнимо и къ другимъ статьямъ перевозки. Возьмемъ ли мы дрова и лѣсъ, ленъ и пеньку, скотъ, желѣзо, соль,— всюду повышеніе тарифа отзовется или сокращеніемъ потребленія, или же уменьшеніемъ доходныхъ производствъ. Если принять во вниманіе, въ какой тѣсной связи находится сбытъ нашихъ мануфактурныхъ товаровъ съ высотой дохода земледѣльческихъ классовъ и какую значительную массу сырыхъ и вспомогательныхъ матеріаловъ должны привлечь къ себѣ фабрики, чтобы выработать свои издѣлія, то нельзя не придти къ заключенію, что налогъ на желѣзнодорожную перевозку способенъ нанести сильный ударъ даже фабричному дѣлу. Вслѣдствіе неизбѣжнаго съ установленіемъ налога поднятія стоимости топлива, хлѣба и сырыхъ матеріаловъ мануфактурныя издѣлія обойдутся самому фабриканту дороже, а между тѣмъ продавать ихъ придется дешевле, такъ какъ убыль покупательныхъ средствъ у земледѣльческаго населенія лишитъ это послѣднее возможности платить прежнія цѣны. Трудно вычислить сколько-нибудь точнымъ образомъ, какихъ размѣровъ можетъ достигнуть эта двойная потеря, но несомнѣнно только то, что она неминуемо произойдетъ и что, слѣдовательно, новый налогъ подорветъ обычный доходъ не только въ земледѣльческомъ, но и въ другихъ классахъ нашего населенія.

Такимъ образомъ, проектируемый у насъ съ такимъ легкимъ духомъ налогъ на желѣзнодорожную перевозку грозитъ послѣдствіями, которыя не могутъ не устрашить всякаго, кто не ограничиваетъ своихъ помышленій одними интересами настоящей минуты. Налогъ не только возьметъ извѣстную долю изъ валового дохода страны, но непремѣнно уменьшитъ общую сумму этого дохода, и притомъ въ такой степени, которой никто не въ силахъ предусмотрѣть. Это-то основательное опасеніе отбиваетъ охоту отъ подобнаго налога

у финансистовъ Западной Европы, которые, конечно, не менѣе нашихъ имѣютъ поводовъ и желанія заботиться о быстромъ пополненіи государственной казны. Въ самомъ дѣлѣ, что значитъ, по переводѣ на языкъ финансовой практики, отвлеченная фраза объ уменьшеніи валового дохода страны? Она означаетъ уменьшеніе платежной способности народа, выражающееся въ дѣйствительной жизни столь реальными фактами, какъ уменьшеніе сборовъ отъ косвенныхъ налоговъ и возрастаніе недоимокъ по прямымъ податямъ. Вводя налогъ на желѣзнодорожную перевозку, государство рискуетъ не довыручить по другимъ статьямъ своего бюджета такую же, а быть можетъ, даже и бо́льшую сумму, какая будетъ доставлена новымъ сборомъ.

Но есть еще другая сторона дѣла, значительно уменьшающая кажущуюся выгодность для казны новаго налога. Наше правительство, какъ извѣстно, гарантировало на большей части желѣзныхъ дорогъ опредѣленный чистый доходъ. Размѣръ приплаты по гарантіямъ прямо зависитъ отъ высоты излишка сборовъ, остающагося у желѣзныхъ дорогъ за покрытіемъ издержекъ. Такъ какъ значительное количество желѣзнодорожныхъ издержекъ представляетъ величину постоянную, независящую отъ размѣровъ движенія и дохода, то уменьшеніе валового дохода желѣзныхъ дорогъ въ извѣстномъ размѣрѣ сокращаетъ ихъ чистый доходъ въ пропорціи гораздо большей. Установленіе налога на перевозку въ формѣ опредѣленной прибавки къ тарифной платѣ не можетъ не повлечь за собой бо́льшаго или меньшаго уменьшенія въ суммѣ дохода желѣзныхъ дорогъ. Если желѣзныя дороги послѣ введенія налога оставятъ свои тарифы въ прежнемъ размѣрѣ, то въ силу поднятія стоимости перевозки сократится на нихъ движеніе, а слѣдовательно, и выручка. Но всего вѣроятнѣе, желѣзныя дороги, чтобы не разстраивать установившагося движенія и не измѣнять условій соперничества съ другими путями, тотчасъ же по осуществленіи налога понизятъ взимаемую нынѣ провозную плату. Въ такомъ случаѣ, при прежнихъ размѣрахъ движенія дороги

выручатъ меньше на всю сумму сдѣланнаго пониженія. Такъ какъ въ настоящее время бо́льшая часть существующихъ желѣзныхъ дорогъ требуютъ приплаты по гарантіямъ, то казнѣ придется, значитъ, истратить на добавочныя приплаты значительную часть той суммы, какая поступитъ къ ней отъ вводимаго налога.

Таковы вѣроятныя послѣдствія налога на желѣзнодорожную перевозку для народнаго и государственнаго хозяйства. Есть основательныя причины опасаться, что, приступая къ этому налогу, наша государственная казна сыграетъ въ ничью, а, быть можетъ, еще и останется въ прямомъ проигрышѣ. Что же касается до народа, то у него въ перспективѣ одинъ убытокъ.

Статья четвертая (1878 годъ).—Слухи о предполагаемомъ налогѣ на желѣзнодорожную перевозку растутъ и укрѣпляются. Не говоря о разнообразныхъ толкахъ по поводу новаго налога въ нашихъ газетахъ, извѣстія о немъ проникли въ заграничную печать. Недавно во французскомъ еженедѣльномъ изданіи «Économiste Français» помѣщено письмо изъ Петербурга, въ которомъ между прочимъ рѣшительнымъ тономъ сообщается, что въ исходѣ ноября мѣсяца министръ финансовъ внесетъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта различные проекты новыхъ налоговъ, въ томъ числѣ и сбора съ желѣзнодорожнаго движенія. Налогъ явится, по словамъ автора письма, въ видѣ дополнительной платы къ пассажирскимъ билетамъ и товарнымъ тарифамъ.

Мы посвятили уже нѣсколько статей разбору налога на передвиженіе съ точки зрѣнія интересовъ народнаго хозяйства. Налогъ этотъ грозитъ, на нашъ взглядъ, крайне опасными послѣдствіями для страны,—именно уменьшеніемъ ея валового дохода и платежной способности. Установляя этотъ налогъ, финансовое управленіе рискуетъ испытать недоборъ въ другихъ разрядахъ прямыхъ и косвенныхъ

податей и, кромѣ того, издержать бо́льшія противъ прежняго суммы на уплату гарантій желѣзнодорожнымъ Обществамъ. Но есть еще другая важная сторона вопроса, касающаяся условій распредѣленія тяжести новаго налога между различными классами плательщиковъ. Если бы даже возможно было доказать, что налогъ на перевозку не сократитъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ и, слѣдовательно, не затронетъ дохода ни страны, ни желѣзнодорожныхъ Обществъ, то и въ такомъ случаѣ для заключенія объ его финансовой пригодности оставалось бы еще рѣшить, способенъ ли налогъ разлагаться между различными частями населенія въ соразмѣрности съ ихъ относительной платежной силой. Налогъ на желѣзнодорожную перевозку на первый взглядъ какъ-будто удовлетворяетъ требованію равномѣрности. Когда въ 1855 году во Франціи вводился существующій тамъ нынѣ сборъ съ пассажирскихъ билетовъ, то въ пользу его приводилось именно то соображеніе, что этотъ сборъ удобно приспособляется къ степенямъ имущественной состоятельности плательщиковъ, такъ какъ облагаемая имъ цѣна пассажирскихъ мѣстъ представляетъ крупныя различія по разнымъ классамъ вагоновъ. Но не трудно убѣдиться, что такое мнѣніе не выдерживаетъ критики даже въ примѣненіи къ пассажирскому движенію. Мѣста въ пассажирскихъ вагонахъ раздѣляются по цѣнѣ самое большее на четыре, обыкновенно же на три класса, тогда какъ градацій состоятельности пассажировъ существуетъ, конечно, необозримое множество. Далѣе, выборъ мѣстъ въ вагонахъ зависитъ не столько отъ степени состоятельности, сколько отъ привычекъ населенія и отчасти самаго устройства пассажирскихъ поѣздовъ и вагоновъ. У насъ въ вагонѣ III класса вы сплошь и рядомъ встрѣтите и богатаго купца, и помѣщика, и довольно состоятельнаго чиновника. Всѣ эти лица заплатятъ одинаковый налогъ съ простымъ поденщикомъ, между тѣмъ какъ ихъ имущество и доходъ могутъ различаться въ сотни и даже тысячи разъ. Сюда нужно прибавить еще новый источникъ неравномѣрности, возникающій изъ свойствъ

разныхъ профессій. Тѣ роды занятій, въ которыхъ по самой ихъ природѣ требуется частое передвиженіе, будутъ обложены сильнѣе, нежели занятія, болѣе прикрѣпленныя къ одному мѣсту. Наконецъ, въ одной и той же отрасли занятій лица, которымъ придется дѣлать только короткіе переѣзды, будутъ обложены ниже, нежели пассажиры, вынужденные передвигаться по желѣзнымъ дорогамъ на отдаленныя разстоянія. Если принять во вниманіе указанныя условія, то нельзя не придти къ выводу, что новый налогъ главною тяжестью ляжетъ на ту наименѣе обезпеченную часть нашего крестьянскаго населенія, которая, въ силу неблагопріятныхъ условій хозяйства на мѣстѣ, вынуждена искать пропитанія въ далекихъ отхожихъ промыслахъ. Лица болѣе состоятельныя имѣютъ возможность уменьшить сумму падающаго на нихъ налога, занявъ мѣсто въ низшихъ классахъ вагоновъ или ограничивъ лишь предѣлами крайней необходимости число и разстояніе своихъ путешествій; но крестьянину центральныхъ губерній, который ежегодно въ лѣтнюю пору отправляется для заработка въ степи, нѣтъ возможности увернуться отъ налога иначе, какъ замѣнивъ передвиженіе по желѣзной дорогѣ путешествіемъ на собственныхъ ногахъ. Онъ не можетъ сократить ни количества своихъ путешествій, ни ихъ разстоянія.

Еще болѣе неравномѣрностей въ раскладкѣ представляетъ налогъ на перевозку товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ. Установляя такой налогъ, законодатель заранѣе долженъ отказаться отъ мысли о какомъ бы то ни было соотвѣтствіи сбора съ доходами плательщиковъ. Въ самомъ дѣлѣ, налогъ на перевозку товаровъ въ формѣ прибавки извѣстнаго процента къ тарифной платѣ неизбѣжно будетъ пропорціоналенъ вѣсу перевозимыхъ товаровъ и разстояніямъ, на которыя перевозятся послѣдніе. На товаръ громоздкій упадетъ, сравнительно съ его цѣнностью, бо́льшая сумма налога, нежели на товаръ, имѣющій высокую цѣнность при маломъ вѣсѣ или объемѣ; товару одного и того же рода придется платить неодинаковый налогъ, смотря по большей или меньшей отда-

ленности перевозки. Правда, желѣзныя дороги при построеніи своихъ тарифовъ стараются по возможности смягчить естественныя неравенства въ условіяхъ перевозки разныхъ родовъ грузовъ, понижая тарифы для товаровъ менѣе цѣнныхъ и передвигаемыхъ на болѣе отдаленныя разстоянія; но эти старанія не въ состояніи уравновѣсить указанныхъ неравенствъ. Предѣлы, въ которыхъ желѣзныя дороги могутъ измѣнять и дѣйствительно измѣняютъ свои тарифы, слишкомъ ничтожны сравнительно съ различіями въ цѣнности разныхъ товаровъ.

На нашихъ желѣзныхъ дорогахъ высшіе тарифы превышаютъ низшіе самое большее въ 5 разъ ($^1/_{12}$ и $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты), тогда какъ, напримѣръ, пудъ шерстяной ткани цѣнится выше пуда ржи въ 100 разъ, а каменнаго угля въ 1,000 разъ. Иначе и быть не можетъ, такъ какъ желѣзныя дороги по необходимости вынуждены сообразовать провозную цѣну съ собственными издержками производства,—а эти послѣднія находятся въ зависимости отъ вѣса, а никакъ не отъ цѣнности грузовъ; расходы перевозки почти-что не измѣняются отъ того, провезетъ ли желѣзная дорога пудъ желѣза или пудъ золота. То же нужно сказать и о разстояніяхъ. Какъ ни стараются желѣзныя дороги путемъ такъ-называемыхъ дифференціальныхъ тарифовъ поощрить перевозку товаровъ на отдаленныя разстоянія, но они во всякомъ случаѣ не могутъ обойти основного закона, по которому многія изъ собственныхъ ихъ издержекъ возрастаютъ при большей длинѣ пробѣга грузовъ, и, слѣдовательно, не въ состояніи вполнѣ устранить соотвѣтствующаго неравенства, вытекающаго изъ неодинаковости разстоянія перевозки.

Такимъ образомъ, обложеніе провозной платы будетъ падать на различные роды товаровъ въ близкомъ соотвѣтствіи съ вѣсомъ послѣднихъ и проходимымъ ими разстояніемъ; а между тѣмъ высота дохода, извлекаемаго при производствѣ различныхъ родовъ товаровъ, не находится ни въ малѣйшемъ соотношеніи ни съ тѣмъ, ни съ другимъ при-

знакомъ. Затрата одного и того же количества труда и капитала, которая создаетъ одну и ту же сумму цѣнности и дохода, можетъ произвести, смотря по роду промышленныхъ занятій, полфунта золота, пудъ шелковой ткани, тысячу пудовъ ржи, десять тысячъ пудовъ каменнаго угля. Если, слѣдовательно, налогъ будетъ пропорціоналенъ вѣсу выработанныхъ продуктовъ, то доходъ въ одной отрасли занятій можетъ быть обложенъ въ тысячу разъ сильнѣе, нежели той же величины доходъ въ другой отрасли. Разница въ разстояніяхъ мѣстъ производства отъ мѣстъ сбыта товаровъ присоединяетъ новыя неравенства. Чѣмъ ближе отъ рынка находится данный производитель товара, тѣмъ меньшій налогъ приходится нести ему. Противорѣчіе такого порядка съ началами финансовой справедливости всего яснѣе обнаруживается въ примѣненіи къ сельскохозяйственной промышленности. Извѣстно, что доходъ отъ земли, при одинаковости прочихъ условій, возрастаетъ по мѣрѣ близости земельныхъ участковъ къ рынку, а между тѣмъ налогъ на перевозку продуктовъ, падающій на землевладѣльца, измѣняется какъ-разъ въ обратномъ направленіи: онъ уменьшается по мѣрѣ близости участка къ рынку.

Уже приведенныхъ соображеній достаточно, чтобы убѣдиться въ полной несостоятельности налога на товарную перевозку съ точки зрѣнія равномѣрности обложенія. Налогъ, пропорціональный вѣсу и длинѣ пробѣга товаровъ, по самому существу дѣла не можетъ быть пропорціоналенъ доходу производителей товаровъ. Но сюда присоединяется еще новая причина неравномѣрности. Размѣръ налога на товары пріурочивается къ размѣрамъ установленныхъ желѣзными дорогами тарифовъ и измѣняется съ перемѣной послѣднихъ. Между тѣмъ каждый знаетъ, что желѣзныя дороги при построеніи своихъ тарифовъ отнюдь не руководствуются какими-либо опредѣленными и однообразными правилами или принципами. Сотни разнообразныхъ мотивовъ, зависящихъ отъ соперничества дорогъ между собою, отъ колеблющихся торговыхъ комбинацій, отъ личныхъ взглядовъ руководите-

лей предпріятій, побуждаютъ каждое изъ желѣзнодорожныхъ управленій то повышать, то понижать свои тарифы. Отсюда мы сплошь и рядомъ видимъ на одинъ и тотъ же товаръ на одинаковыхъ разстояніяхъ отъ рынка весьма различныя провозныя платы. Понятно, что въ подобныхъ случаяхъ пріуроченный къ провозной платѣ налогъ неодинаковой суммой падетъ на производителей, находящихся, повидимому, вполнѣ въ равныхъ условіяхъ.

Такимъ образомъ, налогъ на перевозку не выдерживаетъ критики ни съ одной изъ тѣхъ точекъ зрѣнія, которыя обыкновенно прилагаются наукой и практикой при оцѣнкѣ различныхъ системъ обложенія. Онъ грозитъ уменьшить валовой доходъ страны; онъ можетъ сократить поступленіе другихъ государственныхъ сборовъ и увеличить расходы казны; наконецъ, онъ самымъ рѣзкимъ образомъ противорѣчитъ принципу соразмѣрности обложенія съ доходами плательщиковъ. Неужели же наше финансовое управленіе рѣшится установить налогъ, который по вліянію на народное хозяйство гибельнѣе даже пресловутой табачной монополіи, а по степени неравномѣрности превосходитъ даже знаменитую съ этой стороны въ цѣломъ мірѣ нашу подушную подать?

Желѣзнодорожные тарифы.

„Экономическій Журналъ“ и „Русскія Вѣдомости“, 1887 — 1890 годы.

---

1. О способахъ государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы (1887 годъ).—Минувшій годъ принесъ одно существенное нововведеніе въ нашемъ желѣзнодорожномъ правѣ. Уже давно и въ Россіи, и за границей идутъ толки о необходимости регулировать провозную плату на желѣзныхъ дорогахъ по соображеніямъ общегосударственнаго интереса. Мы разумѣемъ въ данномъ случаѣ не одно только установленіе предѣльныхъ нормъ и способовъ составленія и опубликованія тарифовъ, что всегда и всюду предоставлялось правительству, но опредѣленіе дѣйствительныхъ размѣровъ провозной платы. Вмѣшательство государства именно въ этомъ послѣднемъ смыслѣ настоятельно вызывается интересами цѣлой страны, а между тѣмъ важная общественная потребность сталкивается здѣсь съ правомочіями частныхъ компаній, которымъ при ихъ образованіи обыкновенно предоставлялось право въ извѣстныхъ предѣлахъ свободно распоряжаться тарифами. Отсюда берутъ начало безконечные споры въ спеціальной литературѣ о способахъ примирить государственныя требованія съ самостоятельностью компаній въ тарифномъ дѣлѣ.— Въ то время какъ за границей въ большинствѣ странъ дѣло

ограничивается пока одними разсужденіями, у насъ спорный вопросъ сразу порѣшенъ въ прошломъ году въ смыслѣ признанія за государствомъ весьма серьезныхъ правомочій въ тарифномъ дѣлѣ.

Высочайше утвержденнымъ 11-го іюля 1886 г. Положеніемъ комитета министровъ компаніи желѣзныхъ дорогъ обязываются представлять правительству тарифы прямыхъ заграничныхъ сообщеній, самое же разсмотрѣніе и утвержденіе этихъ тарифовъ поручается Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, и его постановленія по всѣмъ вопросамъ заграничныхъ сообщеній признаются обязательными для желѣзнодорожныхъ Обществъ. Правда, названный законъ касается одной лишь международной перевозки, но онъ, конечно, представляетъ собою лишь первый шагъ на пути государственнаго вмѣшательства въ тарифное дѣло, за которымъ рано или поздно послѣдуютъ дальнѣйшіе шаги. Тарифы заграничныхъ сообщеній находятся во многихъ случаяхъ въ столь тѣсной связи съ внутренними, что правительству невольно придется входить въ разсмотрѣніе и этихъ послѣднихъ. Но, во всякомъ случаѣ, если бы даже дѣло ограничилось одними заграничными тарифами, важенъ самый принципъ, проведенный въ новомъ законѣ, важно признаніе тарифовъ предметомъ не частнаго усмотрѣнія отдѣльныхъ компаній, какъ было доселѣ, а государственнаго интереса. Нашей странѣ принадлежитъ честь проведенія въ жизнь новаго начала желѣзнодорожной политики,—начала, давно всѣми одобряемаго, но не примѣняющагося вслѣдствіе противодѣйствія со стороны заинтересованныхъ лицъ.

Чѣмъ выше мы ставимъ новый законъ, чѣмъ больше сочувствуемъ принципу, лежащему въ его основѣ, тѣмъ настоятельнѣе считаемъ выработку правильныхъ пріемовъ для его примѣненія. Регулированіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ есть дѣло трудное и сложное. Назначеніе и перемѣна провозныхъ платъ затрогиваютъ разнообразные интересы и находятся въ зависимости отъ цѣлаго ряда различныхъ соображеній. Здѣсь необходимо принять въ разсчетъ нужды

разныхъ группъ производителей и потребителей, которыхъ выгоды часто не совпадаютъ, нужно взвѣсить желанія отдѣльныхъ мѣстностей и сопоставить все это съ требованіями желѣзныхъ дорогъ и съ направленіемъ экономической политики государства. Если будетъ упущенъ изъ виду какой-либо разрядъ интересовъ, иногда на первый взглядъ невидныхъ и неважныхъ, то въ результатѣ можетъ произойти вредная ломка сложившихся отношеній. Не нужно забывать, что при современной широкой конкурренціи между производительными и потребительными районами и при ограниченности обычной нормы прибыли въ оптовой торговлѣ иногда незначительной перемѣны въ провозной платѣ бываетъ довольно, чтобы привлечь или оттолкнуть грузы, создать или убить цѣлую отрасль торговли и промышленности. Такъ, напримѣръ, въ свое время небольшой прибавки къ тарифамъ большой скорости, вызванной введеніемъ государственнаго сбора, было достаточно, чтобы задержать на-время движеніе крымскихъ фруктовъ въ Москву и за Москву и лишить садоводовъ начинавшейся выгодной отрасли сбыта. На Юго-западныхъ дорогахъ стоило понизить провозную плату хлопка на какихъ-нибудь 8 коп. съ пуда за разстояніе отъ Одессы до Москвы, чтобы этотъ важный грузъ отвлекся отъ заграничныхъ портовъ и пошелъ чрезъ Россію. Какое, повидимому, значеніе могутъ имѣть 8 копѣекъ при обычной цѣнѣ хлопка въ 11—12 рублей за пудъ, а между тѣмъ ими-то именно и рѣшается выборъ направленія, которое приметъ хлопокъ на пути въ Россію.

При многосложности затрогиваемыхъ интересовъ и важномъ значеніи даже мелкихъ перемѣнъ въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ благоразуміе требуетъ предварять передѣлку провозныхъ платъ тщательнымъ обслѣдованіемъ обстоятельствъ, ее вызывающихъ, и вѣроятнаго вліянія ея на разныя отрасли экономической жизни. Собственно говоря, при данныхъ условіяхъ производства и потребленія въ районѣ извѣстной желѣзнодорожной дороги и конкуррирующихъ съ ней путей, особенностяхъ географическаго и хозяйственнаго

положенія дороги, при данномъ направленіи экономической политики государства, правильная тарифная ставка для каждаго рода товаровъ въ извѣстномъ сообщеніи можетъ быть только одна. Задача обслѣдованія состоитъ въ томъ, чтобы отыскать такую идеальную ставку или по крайней мѣрѣ возможно ближе подойти къ ней. Могутъ возразить, что изученіе, о которомъ идетъ рѣчь, замедлитъ тарифную реформу, такъ давно ожидаемую публикой, что странѣ надоѣли постоянныя изслѣдованія, затягивающіяся на цѣлые годы и по большей части ничѣмъ не кончающіяся. Все это такъ. Но вѣдь обслѣдованіе, необходимое для переработки тарифовъ по одному какому-либо сообщенію и одному или немногимъ родамъ товаровъ, потребуетъ и сравнительно небольшого срока; если же предпринимается передѣлка цѣлой обширной группы тарифовъ, то подобная задача стоитъ того, чтобы надъ нею потрудиться и подольше, такъ какъ, въ случаѣ слишкомъ поспѣшнаго рѣшенія, поправка ошибокъ можетъ потребовать гораздо большаго времени и средствъ. Чтобы предупредить оттяжку времени при подготовкѣ крупныхъ тарифныхъ реформъ, возможно напередъ, въ ожиданіи ихъ, предпринять экономическое изученіе районовъ желѣзныхъ дорогъ, условій перевозки на желѣзнодорожныхъ линіяхъ. При существованіи точной и подробной хозяйственной и желѣзнодорожной статистики къ готовымъ уже даннымъ придется присоединить немногое, чтобы выработать вѣрный планъ тарифныхъ перемѣнъ. Справедливость изложенныхъ соображеній подтверждается опытомъ западно-европейскихъ государствъ. Въ Англіи, Франціи, Германіи основой тарифныхъ преобразованій служили спеціальныя обслѣдованія (Enquêtes), при которыхъ опрашивались всѣ, кто только могъ дать какія-либо полезныя указанія. Той же практики стали держаться въ послѣднее время даже многія изъ нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, которыя раньше нерѣдко смотрѣли на тарифы какъ на дѣло ихъ личнаго каприза и не церемонились продѣлывать съ ними все, что ни приходило въ голову. Опытъ заставилъ нѣкоторыя изъ

правленій взглянуть на дѣло серьезнѣе и въ частности предпринять въ видахъ правильной постановки тарифовъ многостороннія изслѣдованія. Въ примѣръ мы можемъ привести работы правленія Юго-западныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ, опубликованныя въ извѣстномъ сочиненіи Витте, и изученіе хлѣбной торговли на Волгѣ, произведенное г. Клоповымъ по порученію съѣзда желѣзныхъ дорогъ II группы преимущественно съ цѣлью подготовки матеріаловъ для выработки приволжскихъ тарифовъ [1]).

Если изложенныя соображенія правильны,—а противъ нихъ едва ли можно спорить,—то отсюда необходимо вытекаютъ слѣдующія заключенія. Невозможно выработать всѣ тарифы цѣлой страны или извѣстной ея части на основаніи одного какого-либо отвлеченнаго принципа. При неизбѣжномъ разнообразіи въ условіяхъ производства и торговли въ разныхъ районахъ можно съ увѣренностью сказать, что тарифъ вполнѣ удобный и выгодный для одной мѣстности будетъ неприложимъ къ другой. Другой выводъ состоитъ въ томъ, что мудрено регулировать тарифы изъ одного центральнаго учрежденія безъ дѣятельнаго участія учрежденій и лицъ, представляющихъ разные мѣстности и интересы, затрогиваемые желѣзнодорожными тарифами. Какими бы благими намѣреніями ни было одушевлено центральное учрежденіе, оно не можетъ быть свободно отъ риска нѣкоторой односторонности, ему всегда можетъ представляться опасность увлечься преслѣдованіемъ какой-либо общегосударственной цѣли и, просмотрѣвъ частности, менѣе бросающіяся въ глаза, произвести потрясеніе и ломку въ сложившихся отношеніяхъ. Чтобы по возможности избѣжать такого риска, бывшая Барановская коммиссія по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла не безъ основанія предлагала для разсмотрѣнія вопросовъ въ родѣ тарифнаго на-ряду съ Центральнымъ Совѣтомъ создать мѣстные, областные желѣзнодорожные Совѣты.

---

[1]) А. А. Клоповъ, Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ.

Мы сочли полезнымъ напомнить приведенныя, сами по себѣ почти безспорныя, соображенія потому, что первыя дѣйствія высшаго государственнаго учрежденія по тарифнымъ дѣламъ для исполненія закона 11-го іюля 1886 г., повидимому, находятся съ ними въ противорѣчіи. Извѣстно, что еще въ іюлѣ мѣсяцѣ 1886 года министерство путей сообщенія потребовало отъ желѣзнодорожныхъ Обществъ замѣны нынѣ дѣйствующихъ ввозныхъ тарифовъ въ прямыхъ заграничныхъ сообщеніяхъ новыми тарифами на одномъ общемъ для всѣхъ дорогъ началѣ, именно: въ основу долженъ быть принятъ нынѣ дѣйствующій мѣстный тарифъ Николаевской желѣзной дороги съ пропорціональными надбавками за каждыя 100 верстъ сверхъ 600 верстъ по 6% къ провозной платѣ Николаевской дороги. Кромѣ того, предложеніе министерства требуетъ еще, чтобы новыя провозныя платы были не ниже нынѣ взимаемыхъ, а затѣмъ чтобы провозная плата для грузовъ заграничныхъ была безусловно одинакова съ платой для грузовъ отечественныхъ. Изъ приведенныхъ положеній видно, что планъ министерства преслѣдуетъ двѣ главныя цѣли: во-первыхъ, затруднить ввозъ иностранныхъ товаровъ и, во-вторыхъ, уничтожить конкурренцію желѣзныхъ дорогъ чрезъ введеніе тарифовъ, пропорціональныхъ разстояніямъ. Можно было бы многое возразить противъ самыхъ задачъ, поставленныхъ въ основу реформы. Такъ, напримѣръ, для стѣсненія заграничнаго ввоза не проще ли было бы пересмотрѣть таможенные тарифы. Въ таможенныхъ пошлинахъ могутъ существовать безконечныя градаціи въ соотвѣтствіи съ особенностями каждаго рода грузовъ, тогда какъ въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ во избѣжаніе чрезмѣрнаго ихъ усложненія приходится ограничиваться небольшимъ числомъ классовъ; при увеличеніи таможенныхъ пошлинъ прибавка равна для всѣхъ, при попыткѣ же достигнуть той же цѣли путемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ степень вздорожанія заграничныхъ товаровъ будетъ измѣняться, смотря по отдаленію отъ границы. Но если даже признать поставленныя выше задачи раціональными и до-

стижимыми, трудно измѣрить всю ту массу ломки, которую вызвало бы ихъ осуществленіе. Прежде всего проектъ покровительствуетъ Петербургу предпочтительно предъ всѣми другими портами, обогащаетъ Николаевскую дорогу, какъ кратчайшую, и обездоливаетъ линіи, примыкающія къ Балтійскому морю, къ сухопутной границѣ и особенно къ Черному морю. Во имя чего предпринимается такая перетасовка? Едва ли въ интересахъ казны особенно мирволить Николаевской дорогѣ и отнимать выручку у другихъ линій,— напримѣръ, у Балтійской, Либаво-роменской, Московско-брестской, которыя и нынѣ требуютъ крупныхъ приплатъ по гарантіи, а съ потерей значительной части идущихъ изъ-за границы грузовъ лишатся и послѣдняго дохода. Нечего и говорить объ южныхъ дорогахъ, которыя рискуютъ вовсе потерять многіе ввозные грузы, привлеченные туда послѣ многолѣтнихъ усилій и желѣзныхъ дорогъ, и правительства.—Изъ другихъ вѣроятныхъ послѣдствій проекта нельзя не обратить вниманія на то, что онъ, по всей вѣроятности, затруднитъ вывозъ нашихъ товаровъ за границу, что едва ли можетъ совпадать съ выгодами страны. Въ самомъ дѣлѣ, уничтоженіе заграничнаго привоза въ нѣкоторыхъ изъ портовъ неизбѣжно повлечетъ за собой повышеніе морскихъ фрахтовъ для отпускныхъ товаровъ; далѣе, уменьшеніе обратныхъ грузовъ заставитъ желѣзныя дороги поднять тарифы въ главномъ направленіи, чтобы уравновѣсить ущербъ; кромѣ того сосѣднія государства, особенно Германія и Австрія, могутъ въ отвѣтъ на новую, направленную противъ нихъ, мѣру возвысить желѣзнодорожные тарифы на ввозимые изъ Россіи товары, подобно тому, какъ уже ранѣе явилась хлѣбная пошлина въ качествѣ репрессалій за возвышеніе нашихъ таможенныхъ пошлинъ.

Мы не будемъ останавливаться на другихъ вліяніяхъ предложенной реформы, такъ какъ упомянули о ней лишь для выясненія тѣхъ послѣдствій, какія можетъ повлечь за собой наскоро скомпонованная, огульная перетасовка тарифовъ. Какъ слышно, противъ проекта представлено столь-

ко возраженій, что онъ едва ли пройдетъ безъ коренныхъ перемѣнъ. На этотъ разъ, конечно, дѣло уладится; но можно опасаться, какъ бы нѣсколько не совсѣмъ удачныхъ опытовъ государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы не скомпрометтировали въ глазахъ публики и правительства самый принципъ и не затормазили благого дѣла въ самомъ началѣ. Не нужно забывать, что неискусное веденіе хозяйства на первыхъ нашихъ казенныхъ дорогахъ отодвинуло на цѣлое человѣческое поколѣніе сосредоточеніе рельсовыхъ путей въ рукахъ правительства. Чтобы не случилось чего-либо подобнаго и съ тарифнымъ дѣломъ, которое едва вступаетъ въ новый многообѣщающій періодъ, нельзя не пожелать отъ руководящихъ лицъ строгой обдуманности и осмотрительности. Лучше нѣсколько повременить съ передѣлкой тарифовъ, лучше истратить часть силъ и средствъ на предварительное изслѣдованіе, но зато уже приступать къ дѣлу во всеоружіи знанія и опыта.

---

2. О подчиненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному руководительству (1887 годъ).—На-дняхъ вышелъ важный законъ «о подчиненіи правительственному руководительству дѣйствій желѣзнодорожныхъ Обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ». Кому не извѣстно, какъ много жалобъ раздается отовсюду на провозныя платы, назначаемыя всемогущими нынѣ желѣзнодорожными компаніями. Сосредоточеніе на рельсовыхъ путяхъ главной массы перевозимыхъ въ странѣ грузовъ, обширность разстояній, на которыя передвигаются товары по причинѣ отдаленности мѣстъ производства отъ мѣстъ потребленія ихъ, громоздкость и малоцѣнность нашихъ грузовъ, — все это ставитъ производителей и торговцевъ въ полную зависимость отъ тарифныхъ мѣръ желѣзныхъ дорогъ: весь барышъ или убытокъ иногда обусловливаются исключительно тѣмъ, состоится ли во-время извѣстное по-

вышеніе или пониженіе тарифа. Вліяніе тарифовъ сдѣлалось особенно чувствительнымъ въ послѣдніе годы, когда всеобщій упадокъ товарныхъ цѣнъ заставляетъ дорожить каждою копѣйкой. Къ давнишнему недовольству частныхъ лицъ присоединяется еще желаніе правительства измѣнить сложившійся порядокъ тарифнаго дѣла. Важнѣйшими мотивами для такого желанія были замѣченныя попытки желѣзныхъ дорогъ противодѣйствовать при помощи своихъ тарифовъ поднятію таможенныхъ пошлинъ, и ущербы, которые неблагоразумная тарифная политика нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ наноситъ казнѣ чрезъ увеличеніе приплатъ по гарантіи.

Средствомъ къ выходу изъ сознаваемой всѣми неурядицы издавна признавалось усиленіе правительственнаго вмѣшательства въ тарифное дѣло. Однако осуществленіе этого, повидимому, простого исхода встрѣчало на практикѣ важныя препятствія, зависѣвшія преимущественно отъ того, что правительство въ концессіяхъ и уставахъ само предоставило желѣзнодорожнымъ компаніямъ почти безконтрольную власть по части назначенія провозной платы. Въ настоящее время опасенія, долгое время тормазившія тарифную реформу, повидимому, преодолѣны. Новый законъ прямо признаетъ въ качествѣ общаго принципа, что правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзнодорожныхъ Обществъ по тарифной части «съ цѣлью огражденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населенія, равно какъ нуждъ промышленности и торговли». Конечно, выраженіе «руководительство» не представляется достаточно яснымъ. Можно, пожалуй, сказать, что правительство и по прежнимъ уставамъ пользовалось правомъ «руководить» тарифами, такъ какъ на его утвержденіе представлялись всѣ новыя расписанія провозныхъ платъ, причемъ могло быть не допущено примѣненіе такихъ платъ, которыя не соотвѣтствовали извѣстнымъ законнымъ требованіямъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что въ новомъ законѣ имѣется въ виду не этотъ формальный контроль, а нѣчто большее,—именно вмѣшательство въ уста-

новленіе самаго размѣра тарифныхъ ставокъ: иначе не было бы нужды въ изданіи закона. Впрочемъ это пока лишь частное толкованіе; истинный же смыслъ новаго законодательнаго термина мы узнаемъ лишь осенью, такъ какъ къ тому времени должны быть представлены министрами путей сообщенія, государственныхъ имуществъ, финансовъ и государственнымъ контролеромъ соображенія о способахъ осуществить правительственный надзоръ за желѣзнодорожными тарифами. Полную оцѣнку новаго закона придется отложить до того времени, когда окончатъ свою работу названные министры. Въ настоящее же время установленъ лишь основной принципъ; но и за то нельзя не сказать спасибо. Нельзя не порадоваться тому, что правительство рѣшилось разсѣчь гордіевъ узелъ, препятствовавшій доселѣ правильной постановкѣ тарифнаго вопроса,—рѣшилось признать, что формальныя юридическія соображенія должны отступить предъ требованіями высшей общественной необходимости.

Однако, какъ ни важно провозглашеніе общаго принципа, еще существеннѣе способъ примѣненія его на дѣлѣ. Здѣсь-то именно, въ этой срочной работѣ, возложенной на четырехъ министровъ, и заключается самое зерно предположенной реформы. Работѣ этой приходится считаться со значительными трудностями. При выработкѣ проекта контроля необходимо избѣжать двухъ противоположныхъ крайностей. Ближе всего представляется опасность свести признанное въ принципѣ руководительство тарифами къ простой формальности. Отчасти стремленіе возможно бережнѣе отнестись къ правамъ желѣзнодорожныхъ компаній, отчасти необходимость соблюсти экономію въ расходахъ на содержаніе контрольнаго учрежденія могутъ побудить составителей проекта къ чрезмѣрному ограниченію полномочій контроля. Такъ, напримѣръ, контрольному учрежденію можетъ быть предоставлено только отрицательное право не утверждать распоряженій желѣзнодорожныхъ Обществъ безъ права собственной иниціативы въ тарифномъ дѣлѣ. Подобный контроль былъ бы дѣломъ немудренымъ и недорогимъ, но, можно сказать навѣрное, онъ

не удовлетворилъ бы страну, давно ожидающую отъ власти болѣе серьезнаго вмѣшательства. Одно право не утверждать тарифные проекты компаній, въ особенности если его осуществленіе будетъ зависѣть отъ доброй воли лицъ, облеченныхъ этимъ правомъ, принесетъ мало пользы. Во-первыхъ, всегда есть рискъ, что такое полномочіе останется мертвою буквой, какъ, напримѣръ, это случилось съ правительственною дирекціей на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Но,—что еще важнѣе,—отклоненіе представленнаго тарифа, несогласнаго съ общими интересами, можетъ иногда, при отсутствіи права иниціативы у контрольнаго учрежденія, не улучшить, а, напротивъ, ухудшить положеніе публики,—въ томъ, напримѣръ, случаѣ, когда по причинѣ неутвержденія предлагаемаго спеціальнаго тарифа пришлось бы примѣнять болѣе высокій нормальный. Разъ правительство рѣшилось серьезно взяться за реформу тарифнаго дѣла, было бы крайне жаль, если бы благое его намѣреніе парализовалось соображеніями экономіи, осторожности или какими-либо иными.

Еще большая опасность можетъ произойти отъ увлеченія противоположною крайностью. Если контрольному учрежденію будетъ предоставлена неограниченная власть, если, напримѣръ, оно будетъ надѣлено полномочіемъ безпрепятственно ломать существующіе тарифы и замѣнять ихъ новыми, то можно почти навѣрное сказать, что тарифное дѣло очутится въ худшемъ положеніи, нежели теперь. Центральному учрежденію и даже мѣстнымъ его органамъ, не стоящимъ однако у самаго дѣла, крайне трудно входить во всѣ тѣ, иногда маловажныя, условія и обстоятельства, отъ вѣрной оцѣнки которыхъ по большей части зависитъ весь успѣхъ тарифной перемѣны. Такое учрежденіе легко можетъ увлечься попыткой провести въ тарифахъ какую-либо однообразную систему, осуществить общій принципъ. Между тѣмъ въ тарифномъ дѣлѣ нѣтъ ничего опаснѣе шаблонныхъ рѣшеній. Такъ какъ желѣзная дорога, несмотря на все ея могущество, имѣетъ лишь служебное значеніе въ народномъ хозяйствѣ, такъ какъ она не создаетъ новыхъ грузовъ, а

пользуется только тѣмъ, что дается ей окружающимъ райономъ, то передѣлка провозныхъ платъ, не сообразованная съ мѣстными условіями, вызоветъ лишь ломку сложившихся отношеній, безъ всякой пользы для той цѣли, ради которой она предпринята. Стоитъ тарифному учрежденію нѣсколько поусердствовать,—и оно, при извѣстныхъ условіяхъ, можетъ расшатать положеніе цѣлыхъ отраслей промышленности. Конечно, подобныя ошибки бываютъ сплошь и рядомъ и теперь, но на управленія дорогъ можно по крайней мѣрѣ жаловаться, тогда какъ относительно высокопоставленнаго государственнаго учрежденія не останется и этого исхода.

Если составителямъ проекта удастся избѣжать означенныхъ крайностей, то велика будетъ ихъ заслуга передъ страной,—тѣмъ болѣе велика, что они не могутъ найти для себя образцовъ въ другихъ государствахъ. Во Франціи существующій съ давняго времени контроль правительства надъ тарифами страдаетъ первою изъ описанныхъ выше крайностей и существуетъ болѣе по имени. Германія, признавъ задачу регулированія тарифовъ неразрѣшимою при системѣ частныхъ дорогъ, перешла къ казенному завѣдыванію рельсовыми путями. Россіи предстоитъ, такимъ образомъ, сказать въ трудномъ вопросѣ собственное слово.

---

3. Хлѣбные тарифы на первомъ общемъ тарифномъ съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ (1888 годъ).—Сегодня долженъ возобновить свои засѣданія первый общій тарифный съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, временно прервавшій свои занятія въ первыхъ числахъ минувшаго іюня мѣсяца. Этотъ съѣздъ будетъ, несомнѣнно, имѣть важное значеніе въ нашей желѣзнодорожной исторіи. Онъ представляетъ собой осуществленіе новаго принципа въ тарифномъ дѣлѣ. До послѣдняго времени желѣзнодорожныя Общества въ Россіи пользовались полною свободой въ установленіи своихъ провозныхъ платъ и вырабатывали ихъ путемъ частныхъ со-

глашеній между отдѣльными заинтересованными линіями. Съ прошлаго года начинаются серьезныя попытки правительства къ вмѣшательству въ тарифы. На первый разъ въ сентябрѣ минувшаго года было воспрещено пониженіе безъ разрѣшенія правительства провозныхъ платъ на хлѣбные грузы, идущіе за границу. Вслѣдъ затѣмъ особое совѣщаніе изъ четырехъ министровъ поручило министру путей сообщенія выработать общія основанія, на которыхъ должны быть передѣланы желѣзными дорогами тарифы, нынѣ примѣняемые къ хлѣбнымъ грузамъ. Эта работа возложена совѣщаніемъ министровъ на тарифный отдѣлъ министерства путей сообщенія съ привлеченіемъ къ участію въ его трудахъ представителей отъ другихъ заинтересованныхъ министерствъ, а также торговли, промышленности и желѣзныхъ дорогъ. Происходившій первый общій тарифный съѣздъ долженъ былъ прежде всего подготовить данныя, необходимыя правительству для разрѣшенія тарифнаго вопроса, вслѣдствіе чего въ съѣздѣ принимали участіе представители министерствъ путей сообщенія и финансовъ. Но кромѣ этой, такъ сказать, служебной роли, съѣздъ имѣлъ и другую самостоятельную практическую задачу: ему предстояло выработать тѣ тарифныя нормы, которыя будутъ примѣняться съ осени текущаго года къ хлѣбамъ нынѣшняго урожая. Въ отличіе отъ практики предшествовавшихъ лѣтъ эта выработка произведена при участіи представителей всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и,—что еще важнѣе,—произведена на основаніи не случайной сдѣлки заинтересованныхъ компаній, а путемъ примѣненія нѣкоторыхъ общихъ принциповъ, положенныхъ въ основу тарифовъ одинаково для всѣхъ дорогъ. Такимъ образомъ, настоящій съѣздъ вноситъ начало сознательнаго и планомѣрнаго регулированія въ такую среду, гдѣ до сихъ поръ царилъ полный произволъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ правленій.

Каковы бы ни были начала, на которыхъ окончательно остановится съѣздъ, но можно напередъ сказать, что новый порядокъ, вводимый имъ въ жизнь, совершеннѣе практико-

вавшагося до сихъ поръ въ тарифномъ дѣлѣ. Въ былое время и государство, и публика не только у насъ, но и повсюду, гдѣ есть рельсовые пути, возлагали надежду на взаимную конкурренцію перевозочныхъ предпріятій; но эта надежда, подобно многимъ подобнымъ, была разрушена жизненнымъ опытомъ. Соперничество въ большинствѣ случаевъ оказалось пустымъ звукомъ, замѣнившись разнообразными соглашеніями и картелями желѣзнодорожныхъ Обществъ, а тамъ, гдѣ оно удержалось, имъ создана безконечная, хаотическая, безпрерывно мѣняющаяся масса разнообразныхъ тарифныхъ ставокъ, разсчитанныхъ единственно на выгоды перевозочныхъ предпріятій. Правда, благодаря конкурренціи путей сообщенія нѣкоторые пункты страны пользовались исключительными льготами, которыхъ имъ нельзя было бы добиться при иныхъ порядкахъ; но чрезмѣрныя пониженія провозной платы для однѣхъ мѣстностей достигались при помощи отягощенія другихъ, нерѣдко же при помощи разстройства хозяйства въ цѣлыхъ обширныхъ районахъ страны. У насъ къ сказаннымъ неудобствамъ присоединилось еще огромное возрастаніе жертвъ казны въ силу происходящаго подъ вліяніемъ соперничества уменьшенія доходовъ на желѣзныхъ дорогахъ, гарантированныхъ казной.

Всеобщія жалобы на недостатки тарифныхъ порядковъ, созданныхъ при господствѣ свободнаго соперничества, вызвали попытки сознательнаго регулированія тарифовъ. Общественное мнѣніе горячо привѣтствовало всякія начинанія этого рода, ожидая отъ нихъ немедленнаго уврачеванія наболѣвшихъ золъ. Но, къ сожалѣнію, въ подобныхъ предпріятіяхъ легче высказывать пожеланія, нежели исполнять ихъ. Тарифы желѣзныхъ дорогъ затрогиваютъ такую массу разнообразныхъ, противорѣчивыхъ, взаимно перекрещивающихся интересовъ, что разобраться въ нихъ какъ слѣдуетъ— дѣло крайне трудное и сложное. Подъ вліяніемъ всеобщей жажды тарифной реформы и за границей, и даже у насъ накопилась необозримая литература по этому предмету; но мы напрасно стали бы искать въ ней какихъ-либо устойчи-

выхъ выводовъ или прочныхъ началъ. И немудрено: тѣ заключенія относительно желательныхъ тарифовъ, къ какимъ можно придти при данной совокупности условій съ точки зрѣнія желѣзнодорожнаго хозяйства, могутъ совершенно не совпадать съ требованіями промышленности и торговли, а эти послѣднія въ свою очередь не всегда согласуются съ законными интересами государства. Единственнымъ средствомъ уравновѣсить въ настоящемъ случаѣ разнообразныя требованія является участіе въ выработкѣ тарифовъ по возможности всѣхъ заинтересованныхъ въ нихъ сторонъ. Съ этой точки зрѣнія нельзя не признать въ высокой степени раціональнымъ порядокъ установленія общихъ основаній для хлѣбныхъ тарифовъ, предложенный совѣщаніемъ четырехъ министровъ и состоящій въ привлеченіи къ участію въ этомъ дѣлѣ представителей не только отъ правительственныхъ вѣдомствъ и желѣзнодорожныхъ Обществъ, но также отъ промышленности и торговли. На происходившемъ и имѣющемъ возобновиться общемъ тарифномъ съѣздѣ представлены лишь двѣ главныя стороны, заинтересованныя въ тарифахъ: желѣзнодорожныя предпріятія и правительственная власть въ лицѣ важнѣйшихъ для даннаго вопроса ея органовъ,—министерства путей сообщенія и министерства финансовъ. Посмотримъ же, какъ съѣздъ рѣшилъ возложенную на него трудную задачу?

За главное основаніе при урегулированіи хлѣбныхъ тарифовъ съѣздъ принялъ общую стоимость доставки хлѣбовъ отъ мѣстъ производства до главнаго заграничнаго рынка—лондонскаго. Лондонъ избранъ съѣздомъ какъ въ силу огромнаго его значенія во всемірной хлѣбной торговлѣ, такъ и вслѣдствіе его географическаго положенія, по которому лишь относительно этого рынка можетъ нормально происходить конкурренція между сѣверными и южными русскими портами. Принявъ Лондонъ за исходную точку, съѣздъ тщательно провѣрилъ выясненные уже раньше спеціальною коммиссіей размѣры морскихъ фрахтовъ и морского страхованія отъ разныхъ портовъ до Лондона, а также сумму на-

кладныхъ расходовъ въ главныхъ портахъ, чрезъ которые происходитъ вывозъ русскихъ хлѣбовъ за границу. Въ результатѣ такого изслѣдованія явились цифры, на которыя должны быть увеличены или уменьшены провозныя платы желѣзныхъ дорогъ при слѣдованіи хлѣбныхъ грузовъ отъ узловыхъ, грузораздѣльныхъ пунктовъ въ Лондонъ чрезъ различные порты. Такъ, напр., для уравненія существующихъ разницъ въ портовыхъ расходахъ, морскихъ фрахтахъ и страхованіи признано необходимымъ тарифъ отъ Курска до Либавы назначить на 9 руб., до Ревеля же на 18 руб. съ вагона выше, а, напротивъ, до Одессы на 30 руб., до Севастополя на 36 руб., до Ростова-на-Дону на 54 руб., а до Таганрога даже на 63 руб. ниже, нежели до Петербурга и Риги. Разницы, выведенныя для узловыхъ пунктовъ, будутъ приняты въ основаніе при установленіи провозныхъ платъ и отъ прочихъ мѣстъ сѣти, причемъ опредѣлено, что платы отъ станцій, лежащихъ за узловыми пунктами, не должны быть ниже соглашенныхъ для узловыхъ пунктовъ.

Изложенный общій принципъ регулированія тарифовъ имѣетъ нѣкоторыя несомнѣнныя достоинства какъ съ желѣзнодорожной, такъ и съ общегосударственной точки зрѣнія. Выравнивая различія, не зависящія отъ желѣзнодорожной перевозки, съѣздъ ставитъ всѣ русскія желѣзныя дороги въ одинаковыя условія по отношенію къ заграничному вывозу и прекращаетъ тарифное соперничество между ними, которое, принося сомнительную пользу публикѣ, причиняло несомнѣнный вредъ самимъ дорогамъ и казнѣ. Съ другой стороны,—что еще важнѣе,—рѣшеніями съѣзда устранено практиковавшееся до сихъ поръ закрѣпленіе отдѣльныхъ районовъ производства за однимъ какимъ-либо портомъ и направленіемъ вывоза. Если предположенія съѣзда послѣдовательно осуществятся, то для каждаго района будутъ открыты всѣ доступные ему порты и, слѣдовательно, производители или торговцы получатъ возможность направлять свои грузы въ тотъ пограничный пунктъ, гдѣ окажутся болѣе выгодныя

цѣны. Желѣзнодорожные тарифы не будутъ отнынѣ мѣшать курскому или козловскому помѣщику посылать свой хлѣбъ для вывоза за границу въ Петербургъ, Либаву, Одессу, Севастополь или же въ Ростовъ-на-Дону, смотря по тому, гдѣ будетъ больше требованіе и выше цѣны. Дальнѣйшая выгода избраннаго принципа состоитъ въ томъ, что онъ, въ несомнѣнныхъ общегосударственныхъ выгодахъ, сохраняетъ въ силѣ всѣ нынѣ существующіе порты и торговые центры, тогда какъ при прежней неограниченной конкурренціи, а еще болѣе при частныхъ соглашеніяхъ между желѣзными дорогами нѣкоторымъ изъ этихъ пунктовъ грозила неизбѣжная погибель.

Однако при всѣхъ преимуществахъ общаго начала, принятаго съѣздомъ, было бы ошибочно думать, что оно удовлетворитъ всѣ интересы, затрогиваемые въ настоящемъ случаѣ. Съѣздъ построилъ всѣ свои разсчеты на заграничномъ вывозѣ и мало интересовался, насколько можно судить по протоколамъ, внутреннею торговлей. Но,—что еще важнѣе,—онъ устранилъ изъ своихъ соображеній условія сельскохозяйственнаго производства въ разныхъ районахъ. Въ силу такого пробѣла можетъ случиться, что сельскій хозяинъ, которому теперь какъ-будто открыты всѣ рынки, не въ состояніи будетъ на самомъ дѣлѣ попасть ни на одинъ изъ нихъ, такъ какъ при существующихъ условіяхъ производства онъ могъ бы направлять свои продукты за границу лишь при извѣстныхъ тарифныхъ льготахъ. Въ предупрежденіе возможнаго столкновенія интересовъ нельзя не пожелать, чтобы хотя къ предстоящей послѣдней стадіи работъ съѣзда были приглашены компетентныя лица, которыя могли бы провѣрить выработанныя новыя тарифныя нормы съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства, промышленности и торговли.

---

4. О передачѣ тарифнаго дѣла министерству финансовъ (1888 годъ).—Давно возбужденный вопросъ о порядкѣ завѣдыванія желѣзнодорожными тарифами полу-

чилъ въ послѣднее время неожиданно быстрое рѣшеніе. Извѣстно, что въ правительственныхъ сферахъ существовало разногласіе относительно вѣдомства, которому должно быть подчинено тарифное дѣло; мнѣнія дѣлились между министерствомъ путей сообщенія, которое нынѣ имѣетъ наблюденіе за тарифами, и министерствомъ финансовъ. Съ назначеніемъ новаго лица на постъ министра путей сообщенія [1]) разномысліе сразу устранилось, и тарифное дѣло передается въ министерство финансовъ. Проектъ учрежденія въ составѣ этого послѣдняго министерства особой канцеляріи по желѣзнодорожной части уже разсмотрѣнъ, какъ слышно, въ департаментѣ экономіи Государственнаго Совѣта и, по всей вѣроятности, въ скоромъ времени сдѣлается закономъ.

По поводу вышеизложеннаго извѣстія нельзя прежде всего не порадоваться, что важное дѣло, наконецъ, устраивается. При той руководящей роли, какую приняло на себя въ послѣдніе годы государство по части желѣзнодорожныхъ тарифовъ, неопредѣленность въ самомъ порядкѣ этого руководительства представляла крайнія неудобства. Тарифная коммиссія, а затѣмъ съ прошлаго года Временный Тарифный отдѣлъ, состоявшіе при министерствѣ путей сообщенія, именно въ силу своего непрочнаго и непостояннаго характера, не располагали достаточными средствами и личными силами и не пользовались положеніемъ, соотвѣтствующимъ ихъ важной роли. Устройство особой канцеляріи при министерствѣ финансовъ, на правахъ департамента, съ достаточнымъ штатомъ и составомъ служащихъ, дастъ возможность серьезно и увѣренно приняться за тарифное дѣло и пустить въ ходъ столько силъ и средствъ, сколько потребуется для успѣшнаго его веденія.

Однако при мысли о предположенномъ порядкѣ завѣдыванія тарифами невольно возникаетъ вопросъ: почему именно оно отходитъ отъ министерства путей сообщенія и сосредо-

---

[1]) Въ ноябрѣ 1888 г. министромъ путей сообщенія вмѣсто адм. Посьета былъ назначенъ ген. Паукеръ.—*Ред.*

точивается въ министерствѣ финансовъ? Съ осуществленіемъ разсматриваемаго нынѣ проекта надзоръ за коммерческой стороной желѣзнодорожнаго дѣла отдѣлится отъ наблюденія за технической эксплоатаціей рельсовыхъ путей и перейдетъ въ руки особаго, независимаго вѣдомства. Такая двойственность представляетъ систему необычную, не встрѣчающуюся нигдѣ на Западѣ, за исключеніемъ, быть можетъ, одной Англіи. Въ государствахъ Западной Европы желѣзныя дороги подчинены бо́льшею частью министерству путей сообщенія, и лишь въ нѣкоторыхъ,—напримѣръ, въ Австріи,—министерству торговли. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ тарифное дѣло находится въ однѣхъ рукахъ съ техническимъ управленіемъ желѣзными дорогами. Такое соединеніе двухъ функцій въ одномъ государственномъ о́рганѣ представляетъ несомнѣнныя удобства, въ силу той тѣсной связи, какая существуетъ между технической и коммерческой сторонами желѣзнодорожнаго дѣла. Тарифныя мѣры обыкновенно сопровождаются перемѣнами въ движеніи грузовъ, и если техническія распоряженія не согласованы съ тарифными, если, напримѣръ, не увеличена во́-время провозная способность дороги, то можетъ произойти вредное для страны разстройство перевозки.

Но допустимъ даже, что порученіе тарифнаго дѣла особому вѣдомству принесетъ пользу въ виду довольно распространеннаго мнѣнія о неспособности путейскихъ инженеровъ взвѣшивать и проводить въ жизнь коммерческія и народнохозяйственныя соображенія, особенно существенныя въ тарифномъ дѣлѣ. Однако и въ этомъ случаѣ все-таки остается недоумѣніе, почему же именно качествъ, недостающихъ министерству путей сообщенія, слѣдуетъ искать въ средѣ министерства финансовъ. Вѣдь главная задача министерства финансовъ состоитъ въ завѣдываніи доходами и расходами государства; а между тѣмъ нельзя же смотрѣть на рельсовые пути исключительно съ точки зрѣнія государственныхъ доходовъ и расходовъ, какъ ни важна эта сторона дѣла при огромной зависимости нашихъ дорогъ отъ казны. Если

гдѣ, то именно въ тарифномъ дѣлѣ соображенія о финансовыхъ интересахъ казны должны были бы, казалось, отступать на задній планъ передъ общими требованіями всего народнаго хозяйства. Можно, правда, сказать, что министерство финансовъ замѣняетъ у насъ въ нѣкоторой степени министерство торговли, такъ какъ оно имѣетъ въ своемъ составѣ департаментъ торговли и мануфактуръ и Кредитную канцелярію; но въ другихъ странахъ учрежденія, которымъ подчинены торговля и промышленность, вѣдаютъ въ то же время и земледѣліе; у насъ же попеченіе о сельскомъ хозяйствѣ возложено на министерство государственныхъ имуществъ. Такъ какъ сельское хозяйство составляетъ въ нашей странѣ господствующую промышленность, а его продукты—главнѣйшій предметъ перевозки, то было бы, пожалуй, больше основаній сосредоточить завѣдываніе желѣзнодорожными тарифами въ министерствѣ государственныхъ имуществъ, нежели въ финансовомъ вѣдомствѣ.

Но какъ бы то ни было, дѣло кончено: были, по всей вѣроятности, какія-либо иныя основанія помимо теоретическихъ соображеній, рѣшившія спорный вопросъ въ пользу министерства финансовъ. Теперь, наканунѣ рѣзкаго перелома въ судьбахъ тарифнаго дѣла, своевременно вспомнить добрымъ словомъ дѣятельность министерства путей сообщенія по этой части въ послѣднее время. Извѣстно, что въ послѣдніе два года совершился у насъ замѣчательный и благотворный поворотъ въ отношеніяхъ государства къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ: на мѣсто прежняго безконтрольнаго произвола желѣзнодорожныхъ компаній проведенъ принципъ государственнаго руководительства въ назначеніи провозныхъ платъ. И этотъ великій принципъ не остался лишь буквой закона, а неуклонно примѣняется на самомъ дѣлѣ. Кому же, какъ не министерству путей сообщенія, обязано наше отечество этою многообѣщающею реформой? Нужно надѣяться, что новое вѣдомство, принимающее теперь въ свои руки тарифную политику нашей страны, не только не отступитъ отъ началъ, намѣченныхъ его предшествен-

никами, но еще полнѣе, послѣдовательнѣе и практичнѣе проведетъ ихъ въ жизнь.

---

5. О проектѣ однообразнаго поверстнаго тарифа для грузовъ и о задачѣ русской тарифной политики (1889 годъ).—Недовольство желѣзнодорожными тарифами, издавна существовавшее въ нашей странѣ, пріобрѣло особенную остроту въ послѣдніе мѣсяцы и выразилось въ цѣломъ рядѣ заявленій со стороны заинтересованныхъ мѣстъ и лицъ. Въ недавнее время были оглашены въ печати ходатайства нѣсколькихъ земствъ, какъ-то: орловскаго губернскаго, борисоглѣбскаго и елецкаго уѣздныхъ, биржевыхъ комитетовъ орловскаго, таганрогскаго и елецкаго, сельскохозяйственныхъ Обществъ и отдѣльныхъ лицъ. Изъ послѣднихъ особенное вниманіе привлекъ г. Иванюшенковъ своимъ недавнимъ докладомъ въ московскомъ Обществѣ сельскаго хозяйства, своевременно сообщеннымъ въ нашей газетѣ. Содержаніемъ жалобъ служитъ обыкновенно неравномѣрность провозныхъ платъ, ихъ чрезмѣрная высота для мѣстностей сравнительно близкихъ къ рынкамъ и крайнія пониженія для отдаленныхъ районовъ. Во многихъ случаяхъ къ жалобамъ на неравномѣрность присоединяются и указанія на высоту тарифовъ; но главною темой заявленій является все-таки давно наболѣвшее раздраженіе на произволъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, которыя по случайнымъ соображеніямъ заправляющихъ лицъ благодѣтельствуютъ однѣмъ мѣстностямъ и обездоливаютъ другія. Этотъ произволъ и всегда былъ тягостенъ, а теперь, при чрезвычайномъ пониженіи цѣнъ на главные предметы перевозки, становится прямо невыносимымъ. Въ большей части ходатайствъ предлагается и готовое лѣкарство противъ указанныхъ золъ: это—введеніе однообразнаго поверстнаго тарифа съ одинаковыми ставками,—напримѣръ, въ $^1/_{50}$ к. или $^1/_{60}$ к. съ пуда и версты для всякихъ разстояній перевозки.

Любопытно, какимъ образомъ одинаковыя обстоятельства

повсюду порождаютъ однѣ и тѣ же идеи. Сѣтованія на неравномѣрность провозныхъ платъ появились въ Западной Европѣ вскорѣ послѣ возникновенія желѣзныхъ дорогъ, и всякій разъ, какъ заходила рѣчь объ этомъ предметѣ, грузоотправителями обыкновенно выдвигалась теорія поверстныхъ тарифовъ. Начиная съ средины 40-хъ годовъ эта мысль неукоснительно всплывала въ каждой изъ правительственныхъ коммиссій, время-отъ-времени назначавшихся въ Англіи для изученія желѣзнодорожныхъ порядковъ. Въ Германіи, въ Австріи, во Франціи она также высказывалась при всякомъ изслѣдованіи желѣзныхъ дорогъ или попыткѣ правительства реформировать тарифы; да и въ другое время она выражалась въ разнообразныхъ заявленіяхъ и петиціяхъ заинтересованныхъ лицъ. Эта замѣчательная живучесть идеи о поверстныхъ тарифахъ заставляетъ отнестись къ ней съ серьезнымъ вниманіемъ.

Обычная политика современныхъ желѣзныхъ дорогъ,— говорятъ сторонники однообразнаго поверстнаго тарифа,— состоитъ въ чрезмѣрномъ пониженіи платы по перевозкамъ на большія разстоянія, въ особенности при условіи конкурренціи съ другими путями, и, напротивъ, въ крайнемъ поднятіи тарифа для грузовъ короткаго пробѣга и для такихъ сообщеній, гдѣ дорогамъ не предстоитъ никакого соперничества. Работая для отдаленныхъ станцій почти-что себѣ въ убытокъ, соглашаясь на всякія скидки, когда требуется отбить перевозку у соперничествующаго пути, желѣзныя дороги наверстываютъ свои потери на тѣхъ грузахъ, которые никакимъ образомъ не могутъ миновать ихъ. Въ результатѣ получается масса несообразностей въ родѣ, напримѣръ, той, что отъ Ростова-на-Дону по тарифу на 1889 годъ провозная плата до Петербурга, Ревеля, Риги и Либавы назначена на 8 рублей съ вагона меньше, нежели отъ Воронежа до тѣхъ же портовъ, хотя Воронежъ находится на 610 верстъ ближе къ этимъ портамъ, нежели Ростовъ, и т. п. Послѣдствіемъ такихъ тарифныхъ мѣръ является искусственная перетасовка въ распредѣленіи про-

мышленности по странѣ. Исторически сложившееся размѣщеніе промысловъ нарушается по произволу желѣзныхъ дорогъ къ ущербу цѣлой страны. Такъ, въ области сельскаго хозяйства отдаленные районы въ былое время развивали у себя посѣвы цѣнныхъ сельскохозяйственныхъ растеній, техническія производства и скотоводство, воздѣлываніе же зерновыхъ хлѣбовъ сосредоточивалось въ ближайшихъ къ рынкамъ мѣстностяхъ; теперь же благодаря искусственнымъ поощреніямъ со стороны желѣзныхъ дорогъ отдаленнѣйшія части страны втянулись въ зерновую культуру и испортили дѣло какъ себѣ, такъ и тѣмъ районамъ, которые въ силу своего географическаго положенія естественно пріурочились къ производству зерна. Мукомольное дѣло, которое еще недавно было развито въ центральной Россіи, искусственно перетянуто теперь къ окраинамъ. Подобно производству падаетъ и торговля внутри страны. Нѣкогда цвѣтущіе торговые города центральной Россіи, въ родѣ Орла, потеряли свое значеніе, такъ какъ при высокихъ мѣстныхъ тарифахъ нѣтъ возможности задерживать тамъ хлѣбъ. Тарифы желѣзныхъ дорогъ поощряютъ ростъ крупнѣйшихъ центровъ промышленности и торговли и подавляютъ болѣе мелкіе пункты, которые однако раньше имѣли свою долю участія въ промышленной работѣ страны.

Всѣ перечисленныя неудобства устранятся, по мнѣнію сторонниковъ предполагаемой реформы, если войдутъ въ силу поверстные тарифы, измѣняющіеся въ точномъ соотвѣтствіи съ разстояніемъ. Эти тарифы возстановятъ естественное распредѣленіе промышленности, придадутъ хозяйственной жизни надлежащую устойчивость, разовьютъ внутреннее производство и торговлю, создадутъ оживленное мѣстное движеніе, нынѣ всецѣло отданное въ жертву интересамъ международнаго обмѣна. При господствѣ такихъ тарифовъ каждый можетъ спокойно и увѣренно заниматься своимъ промышленнымъ дѣломъ, не опасаясь, что внезапный поворотъ въ мѣропріятіяхъ желѣзныхъ дорогъ разрушитъ всѣ его разсчеты. Обыкновенно сторонники однообразныхъ поверстныхъ

тарифовъ ожидаютъ, что эта реформа совершится на почвѣ крайне низкихъ ставокъ провозной платы; но если бы даже это предположеніе и не осуществилось, то въ виду изложенныхъ выше важныхъ выгодъ можно было бы, по ихъ мнѣнію, примириться и съ нѣкоторымъ поднятіемъ тарифовъ: пусть тарифы будутъ даже нѣсколько выше по сравненію съ настоящимъ уровнемъ, лишь бы только они пріобрѣли желанную равномѣрность и устойчивость.

Какъ ни заманчива изложенная теорія, однако же жизненная практика выдвигаетъ противъ нея цѣлый рядъ серьезныхъ возраженій. Если бы страна впервые устраивала у себя сѣть рельсовыхъ путей и вырабатывала для нея тарифную систему; если бы притомъ эта сѣть принадлежала одному владѣльцу,—напримѣръ, казнѣ,—то осуществленіе плана однообразныхъ поверстныхъ платъ не встрѣтило бы затрудненій и не вызвало бы неудобствъ для страны. Имѣя въ своихъ рукахъ цѣлую сѣть рельсовыхъ путей, казна могла бы безъ особаго для себя риска установить однообразныя пудоверстныя ставки въ разсчетѣ на то, что недоборы по однимъ участкамъ сѣти будутъ покрыты перевыручкой съ другихъ участковъ. При вышеизложенныхъ условіяхъ и страна не испытала бы неудобствъ. Извѣстное перемѣщеніе промышленности произошло бы, конечно, и въ этомъ случаѣ, въ силу перемѣны въ условіяхъ транспорта, зависящей вообще отъ постройки рельсовыхъ путей; но эта перемѣна простиралась бы только до извѣстнаго предѣла и сообразовалась бы притомъ съ географическимъ положеніемъ отдѣльныхъ мѣстностей. Каждый рынокъ благодаря желѣзнымъ дорогамъ расширилъ бы районъ своего снабженія; но въ предѣлахъ этого района мѣста, близкія къ рынку, по-прежнему находились бы въ привилегированномъ положеніи сравнительно съ отдаленными.—Иначе стоитъ дѣло въ томъ случаѣ, когда приходится вводить тарифную реформу въ странѣ, которая уже съ давнихъ поръ пользуется желѣзными дорогами и въ которой притомъ сѣть принадлежитъ многимъ самостоятельнымъ владѣльцамъ. Народной промышленности

пришлось бы, въ случаѣ осуществленія однообразныхъ тарифовъ, испытать не меньшее потрясеніе, чѣмъ то, на какое справедливо жалуются противники нынѣшней системы. Производства, развившіяся при настоящемъ порядкѣ въ отдаленныхъ районахъ, должны будутъ пасть и перемѣститься въ части страны болѣе близкія къ рынкамъ. Въ сферѣ сельскаго хозяйства отъ этой реформы получатъ ничѣмъ не заслуженный подарокъ, въ видѣ подъема ренты, хозяева ближайшихъ къ рынку мѣстностей и безъ всякой съ своей стороны вины разорятся владѣльцы земель въ дальнихъ районахъ. Въ странѣ возстановится прежняя привилегія географическаго положенія, за которую не дешево приходится расплачиваться народу, въ формѣ прибавки рентъ и добавочныхъ затратъ труда на производство многихъ предметовъ при менѣе благопріятныхъ условіяхъ.

Однако главное неудобство системы однообразныхъ платъ, точно соразмѣренныхъ съ разстояніемъ, проявляется въ области желѣзнодорожнаго хозяйства. Какъ ввести однообразную плату, когда собственныя издержки перевозки представляютъ величайшія различія даже на смежныхъ линіяхъ въ зависимости отъ рода постройки, количества затраченнаго капитала и размѣровъ движенія? Съ какой стати брать одинаковую поверстную ставку при перевозкахъ на большихъ и малыхъ разстояніяхъ, когда первыя обходятся самой дорогѣ завѣдомо дешевле, такъ какъ постоянныя издержки, въ одинаковой суммѣ требуемыя всякой отправкой, падаютъ на каждую версту, пройденную грузомъ, въ тѣмъ меньшей долѣ, чѣмъ длиннѣе пробѣгъ груза? Если желѣзныя дороги будутъ лишены возможности перевозить грузы съ отдаленныхъ пунктовъ на облегченныхъ условіяхъ, то онѣ потеряютъ эти грузы и лишатся соотвѣтственной части своего дохода, вслѣдствіе чего имъ придется или повысить провозную плату для грузовъ болѣе короткаго пробѣга, или же, въ случаѣ невозможности дальнѣйшаго поднятія тарифовъ, понести убытки. Нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ случаѣ введенія однообразныхъ поверстныхъ

тарифовъ, пришлось бы и вовсе лишиться главнаго своего движенія: вся перевозка при этомъ сосредоточилась бы на линіяхъ, представляющихъ кратчайшее соединеніе мѣстъ производства съ мѣстами сбыта; дороги же, ведущія къ тѣмъ же пунктамъ болѣе кружнымъ путемъ, остались бы вовсе безъ грузовъ. Между тѣмъ въ каждой странѣ, въ томъ числѣ и у насъ, такіе болѣе кружные пути сооружены въ немаломъ количествѣ, съ крупными затратами со стороны казны и частныхъ лицъ. Короткая линія, въ случаѣ осуществленія вышеупомянутой реформы, будетъ не въ силахъ справиться съ наплывомъ грузовъ и потребуетъ дополнительныхъ расходовъ на усиленіе своей провозной способности, тогда какъ болѣе длиннымъ линіямъ нечего будетъ дѣлать. Въ нашей странѣ положеніе осложняется еще тѣмъ, что большинство желѣзныхъ дорогъ требуетъ ежегодныхъ приплатъ со стороны казны. Введеніе поверстныхъ тарифовъ обездолитъ какъ-разъ тѣ дороги, которыя держатся жертвами казны, и, напротивъ, обогатитъ наиболѣе выгодно расположенныя линіи, которыя и безъ того даютъ обильные дивиденды. По всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ нельзя не признать проектъ однообразныхъ поверстныхъ тарифовъ, какъ онъ ни симпатиченъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, непримѣнимымъ въ нашей странѣ при современномъ положеніи желѣзнодорожнаго дѣла, помимо всего прочаго, по чисто финансовымъ соображеніямъ.

Такимъ образомъ, радикальная реформа тарифовъ, на которой настаиваютъ многіе представители торговли и сельскаго хозяйства, должна быть при настоящихъ условіяхъ поневолѣ отнесена къ области благихъ пожеланій. Все, что можно теперь сдѣлать, сводится къ исправленію и улучшенію нынѣ дѣйствующей системы. Нужно устранить рѣзкія неравномѣрности провозныхъ платъ, вызванныя сплошь и рядомъ не какими-либо серьезными мотивами, а просто задоромъ соперничествующихъ управленій; нужно прекратить тарифную игру, разорительную и для промышленности, и для самихъ желѣзныхъ дорогъ; нужно поставить назначеніе

провозныхъ платъ подъ контроль государства и дать возможность заинтересованнымъ лицамъ своевременно высказываться о тарифныхъ проектахъ. Два—три года тому назадъ всѣ эти пожеланія остались бы одними словами. Но не нужно забывать, что въ послѣднее время торжественно провозглашенъ принципъ государственнаго руководительства желѣзнодорожными тарифами и что въ лицѣ тарифнаго департамента, вновь учреждаемаго при министерствѣ финансовъ, организуется могущественный органъ для осуществленія этого принципа на дѣлѣ. Такимъ образомъ, теперь есть возможность устранить несообразности тарифовъ, не прибѣгая къ механической схемѣ, въ родѣ однообразныхъ попудно-поверстныхъ ставокъ.

---

6. Тарифныя мѣры (1889 годъ).—Нынѣшній годъ останется надолго памятнымъ въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Послѣ долгихъ ожиданій, послѣ многолѣтней подготовки въ настоящемъ году осуществилось давно желанное подчиненіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному руководительству. Извѣстно, что 8-го марта 1889 г. Высочайше утверждено «Временное Положеніе о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ», положившее главныя основы новому порядку завѣдыванія тарифами. За этимъ кореннымъ законодательнымъ актомъ послѣдовалъ цѣлый рядъ временныхъ правилъ, изданныхъ для его дополненія и разъясненія. 29-го марта утверждены министромъ финансовъ «Временныя правила относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ», 14-го іюня—«Правила относительно распредѣленія желѣзнодорожныхъ сборовъ по перевозкамъ прямого сообщенія», 1-го августа—«Правила для съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ», 5-го августа — «Правила относительно общихъ способовъ устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою по перевозкѣ грузовъ». Временное Положеніе,

въ совокупности съ поименованными правилами, представляетъ полный кодексъ тарифнаго законодательства, со всею подробностью регулирующій права и обязанности желѣзныхъ дорогъ и государства въ этой области.

Чтобы оцѣнить значеніе новаго закона, достаточно припомнить, что до изданія его грузовые тарифы находились въ полной зависимости отъ усмотрѣнія желѣзнодорожныхъ Обществъ. Когда строились главные рельсовые пути, въ правительственныхъ сферахъ всецѣло господствовалъ взглядъ на желѣзныя дороги какъ на исключительно коммерческія предпріятія, которымъ принадлежитъ такое же право назначать произвольную плату за свои услуги, какъ фабриканту или торговцу. Отсюда полное невниманіе къ тарифному дѣлу въ концессіяхъ и уставахъ дорогъ: провозныя платы отдавались въ безконтрольное распоряженіе желѣзнодорожныхъ компаній; даже тѣ немногія оговорки въ концессіяхъ, которыми предполагалось хоть сколько-нибудь ограничить произволъ дорогъ, получали по бо́льшей части такую редакцію, что государственный надзоръ за тарифами обращался въ пустую формальность. Однако съ теченіемъ времени мнѣнія рѣзко измѣнились; съ одной стороны, распространилось всеобщее недовольство тарифной политикой частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ; съ другой—постепенно сложился взглядъ на желѣзныя дороги какъ на общественныя учрежденія, выполняющія важнѣйшія функціи въ народномъ хозяйствѣ. Такая перемѣна, происшедшая какъ у насъ, такъ и за границей, имѣла послѣдствіемъ всеобщее требованіе дѣятельнаго вмѣшательства государственной власти въ тарифное дѣло. Законодательство нынѣшняго года является отвѣтомъ на эти требованія и притомъ отвѣтомъ настолько рѣшительнымъ и полнымъ, что врядъ ли можно сдѣлать къ нему какія-либо прибавки, не измѣняя въ самомъ корнѣ существующей формы желѣзнодорожныхъ предпріятій. Основною мыслью новаго закона служитъ твердое признаніе того принципа, что «государству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ съ

цѣлью огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны». Правительственное руководительство, по смыслу Положенія, состоитъ не въ одномъ только общемъ направленіи тарифнаго дѣла и надзорѣ за нимъ, но,—что́ особенно важно,—въ прямомъ воздѣйствіи правительственныхъ о́рановъ на самую выработку тарифныхъ нормъ. Остановимся нѣсколько подробнѣе на этомъ главномъ нововведеніи.

До сихъ поръ иниціатива въ установленіи тарифовъ принадлежала исключительно самимъ желѣзнымъ дорогамъ: какъ бы ни были желательны въ общихъ интересахъ страны тѣ или другія тарифныя перемѣны, никто не могъ осуществить и даже предложить ихъ помимо желѣзнодорожныхъ управленій. Между тѣмъ по новому закону предположенія о введеніи новаго или перемѣнѣ дѣйствующаго тарифа, если то или другое требуется въ интересахъ населенія, промышленности и казны, могутъ быть возбуждаемы правительственными вѣдомствами, общественными учрежденіями и Обществами, имѣющими цѣлью заботу о хозяйственныхъ интересахъ. Эти предположенія разсматриваются созданными новымъ закономъ правительственными о́рганами по тарифной части, рѣшенія которыхъ обязательны для желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, въ настоящее время по предложенію любого министерства, земства, биржевого комитета или Общества сельскаго хозяйства можетъ быть безпрепятственно введенъ новый или измѣненъ прежній тарифъ безъ согласія и даже противъ желанія желѣзныхъ дорогъ, если то будетъ признано нужнымъ учрежденіями по тарифнымъ дѣламъ. Перемѣна громадная, въ особенности если принять во вниманіе, что незадолго до настоящей реформы полезнѣйшія для страны предположенія правительства по тарифной части,—напр., о платѣ за перевозку скота,—нерѣдко терпѣли неудачу вслѣдствіе несогласія дорогъ, что заявленія земствъ, городовъ, биржевыхъ обществъ и т. п. по бо́льшей части высокомѣрно отклонялись заправителями дорогъ даже безъ выслушанія объясненій. Не менѣе существенныя пол-

номочія предоставлены новымъ закономъ правительству и по тѣмъ тарифамъ, которые вырабатываются самими дорогами. Никакой составляемый дорогами тарифный проектъ не можетъ быть приведенъ въ дѣйствіе ранѣе, чѣмъ онъ будетъ разсмотрѣнъ въ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ. Въ законѣ прямо сказано, что отъ министра финансовъ, которому подчинены означенныя учрежденія, зависитъ пріостановить примѣненіе новаго тарифа или указать условія его приложенія, или отказать въ приведеніи его въ дѣйствіе. На-дняхъ права министра финансовъ относительно тарифовъ дополнены еще однимъ важнымъ пунктомъ: онъ уполномоченъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда какая-либо желѣзная дорога или желѣзнодорожный съѣздъ не представятъ затребованнаго проекта тарифа въ назначенный министерствомъ срокъ или не опубликуютъ во-время тарифовъ, предложенныхъ къ введенію въ дѣйствіе, возлагать составленіе соотвѣтствующихъ тарифовъ на департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и по утвержденіи ихъ въ установленномъ порядкѣ опубликовывать къ обязательному исполненію. Едва ли нужно прибавлять, что новое право, предоставленное министру, даетъ въ его руки могущественное средство для борьбы съ пассивнымъ противодѣйствіемъ дорогъ.

Едва успѣли выйти новыя законоположенія, какъ уже потребовалось примѣненіе ихъ на дѣлѣ и притомъ сразу въ обширныхъ размѣрахъ. Извѣстно, что въ прошломъ году на съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ были выработаны тарифы для вывозныхъ хлѣбныхъ грузовъ. Эти тарифы вызвали противъ себя множество жалобъ, которыя побудили только-что образованный департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ потребовать ихъ передѣлки. Въ особомъ совѣщаніи при департаментѣ съ участіемъ нѣсколькихъ сельскихъ хозяевъ были обсуждены общія основанія желательныхъ перемѣнъ въ хлѣбныхъ тарифахъ, и затѣмъ эти основанія были предложены къ руководству общему съѣзду представителей желѣзныхъ дорогъ, засѣдавшему почти все лѣто.

Нѣтъ ничего мудренаго, что столь рѣшительныя мѣропріятія вызываютъ недовольство въ средѣ желѣзныхъ дорогъ. Недавно общее вниманіе было привлечено рѣзкимъ протестомъ Курско-кіевской желѣзной дороги противъ изданныхъ министромъ финансовъ правилъ о распредѣленіи между желѣзными доргами сборовъ по перевозкамъ въ прямыхъ сообщеніяхъ. Общество названной дороги опубликовало протоколъ своего общаго собранія, въ которомъ рѣшено принять правила 14-го іюня съ обозначеніемъ въ тарифахъ, что эти правила вводятся по требованію министра финансовъ, вопреки правамъ Общества, обусловленнымъ въ его уставѣ, причемъ правленію поручено вести подробный счетъ убытковъ, наносимыхъ Обществу примѣненіемъ правилъ. Кромѣ того, общее собраніе уполномочило свое правленіе принести на дѣйствія министра финансовъ жалобу правительствующему сенату и обратиться съ всеподданнѣйшимъ прошеніемъ о принятіи дороги въ казну. Однако изъ постановленій Курско-кіевской желѣзной дороги, какъ и слѣдовало ожидать, ничего не вышло. Общество не разсчитало, что при существованіи нѣсколькихъ конкуррирующихъ линій главная масса грузовъ можетъ быть направлена мимо Курско-кіевской дороги. Тарифный комитетъ при министерствѣ финансовъ воспользовался этимъ обстоятельствомъ и рѣшилъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда возможно безъ ущерба для интересовъ страны и казны направить грузы, минуя Курско-кіевскую дорогу, не составлять и не вводить тарифовъ чрезъ эту дорогу. Этого постановленія, грозившаго Обществу Курско-кіевской дороги громадными убытками, было достаточно, чтобы оно подчинилось правиламъ 14-го іюня и утвердило своимъ подписомъ тѣ самые тарифы, противъ которыхъ оно только-что протестовало.

Мы видѣли, какъ послѣдовательно и настойчиво проводитъ правительство задуманную имъ тарифную реформу. Въ виду такого начала можно надѣяться, что недалеко то время, когда желѣзнодорожные тарифы, донынѣ служившіе лишь коммерческимъ выгодамъ предпринимателей, будутъ урегу-

лированы соотвѣтственно требованіямъ населенія, промышленности и государственныхъ финансовъ. Выполненіе этой задачи пойдетъ, конечно, тѣмъ успѣшнѣе, чѣмъ вѣрнѣе и яснѣе будутъ представляться учрежденіямъ, вѣдающимъ тарифы, истинные интересы страны въ тарифномъ дѣлѣ. Такъ какъ провозныя платы затрогиваютъ множество разнообразныхъ, иногда противоположныхъ интересовъ, то цѣлесообразная выработка ихъ затруднительна и даже прямо невозможна безъ выслушанія мнѣній лицъ, практически знакомыхъ съ промышленною жизнью. Тарифный законъ предвидѣлъ эту необходимость и открылъ нѣкоторый доступъ заинтересованнымъ лицамъ какъ въ учрежденія по тарифнымъ дѣламъ, такъ и въ желѣзнодорожные съѣзды, а вмѣстѣ съ тѣмъ намѣтилъ путь для заявленія органами общественнаго управленія и частными лицами своихъ нуждъ по тарифной части. Желательно, чтобы Общества и учрежденія, которыя могутъ дать полезныя указанія по тарифнымъ вопросамъ, не замедлили воспользоваться открытою для нихъ возможностью выразить свои мнѣнія.

---

7. О новыхъ тарифахъ на перевозку хлѣба (1889 годъ).—Съ 15-го сентября вводятся въ дѣйствіе новые вывозные хлѣбные тарифы къ портамъ и къ станціямъ западной сухопутной границы; вновь установленныя провозныя платы уже печатаются съ половины августа въ оффиціальномъ «Сборникѣ тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ». Сухія колонны тарифныхъ ставокъ представляютъ, конечно, самый живой интересъ для землевладѣльцевъ и торговцевъ и изучаются ими съ величайшимъ вниманіемъ. Одна цифра «Сборника» нерѣдко рѣшаетъ, суждено ли имъ въ теченіе будущей зимы жить въ достаткѣ или же терпѣть нужду, возиться съ кредиторами и отказывать себѣ и семьѣ въ самомъ необходимомъ. Тѣ же цифры опредѣляютъ, какія перемѣны должны произойти впредь въ условіяхъ производства и обмѣна хлѣбныхъ продуктовъ: будетъ поднята

на нѣсколько копѣекъ провозная плата на ячмень или овесъ, и воздѣлываніе этихъ хлѣбовъ сдѣлается въ данной мѣстности невыгоднымъ, придется ломать привычное хозяйство, замѣнять часть прежнихъ посѣвовъ другими; при возвышеніи тарифа торговецъ долженъ волей-неволей разстаться съ обычными мѣстами закупки и сбыта и искать другихъ путей для своихъ коммерческихъ оборотовъ. Это не всегда замѣтное для посторонняго глаза, но тѣмъ не менѣе глубокое и многостороннее вліяніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на ходъ потребленія и производства въ милліонахъ хозяйствъ дѣлаетъ выработку ихъ однимъ изъ важнѣйшихъ актовъ внутренней экономической политики, а опубликованіе—выдающимся событіемъ хозяйственнаго года.

Не входя пока въ разборъ новыхъ тарифовъ по существу, мы, уже на основаніи самаго порядка ихъ составленія, считаемъ себя въ правѣ заключить, что они будутъ совершеннѣе прежнихъ. Въ недавнемъ прошломъ тарифныя ставки установлялись исключительно по усмотрѣнію желѣзныхъ дорогъ и ихъ съѣздовъ, безъ всякой опредѣленной системы и безъ всякихъ иныхъ принциповъ, кромѣ соображеній о коммерческихъ выгодахъ дорогъ. Но съ минувшаго года стало осуществляться узаконенное уже раньше правительственное руководительство тарифами. Для проектированія хлѣбныхъ тарифовъ лѣтомъ прошлаго года былъ созванъ спеціальный желѣзнодорожный съѣздъ, наименованный «первымъ общимъ тарифнымъ съѣздомъ», на которомъ кромѣ уполномоченныхъ отъ дорогъ участвовали еще представители отъ правительства. По окончаніи съѣзда выработанные имъ проекты были разсмотрѣны въ министерствѣ путей сообщенія, а затѣмъ въ совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, который окончательно утвердилъ ихъ и разрѣшилъ ввести въ дѣйствіе. Въ отличіе отъ прежнихъ подобныхъ совѣщаній, прошлогодній съѣздъ положилъ въ основу своихъ работъ опредѣленное начало, именно стоимость доставки хлѣбовъ отъ мѣстъ производства до главнаго заграничнаго рынка, лондонскаго. Однако огромная работа, произведенная съѣздомъ для уре-

гулированія хлѣбныхъ тарифовъ въ соотвѣтствіи съ упомянутымъ общимъ началомъ, не вполнѣ достигла цѣли: нѣкоторыя мѣстности, на долю которыхъ выпало повышеніе провозныхъ платъ, оказались обездоленными и многіе интересы нарушенными. Поэтому едва только были введены новые тарифы, какъ со всѣхъ сторонъ посыпались жалобы, и длинную работу пришлось передѣлывать снова. Въ нынѣшнемъ году процедура выработки хлѣбныхъ тарифовъ была еще обстоятельнѣе и сложнѣе, потому что въ ней приняли дѣятельное участіе вновь созданныя правительственныя учрежденія по тарифнымъ дѣламъ. Общія основанія для пересмотра тарифовъ, подготовленныя въ департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ при министерствѣ финансовъ, были прежде всего обсуждены въ особомъ совѣщаніи при департаментѣ, въ которое, кромѣ правительственныхъ членовъ, было приглашено нѣсколько сельскихъ хозяевъ и представителей отъ желѣзныхъ дорогъ. Результаты совѣщанія были потомъ разсмотрѣны въ тарифномъ комитетѣ, состоящемъ при департаментѣ, и вылились тамъ въ форму опредѣленной программы для руководства при предстоящей передѣлкѣ тарифовъ. Далѣе началась продолжительная сессія желѣзнодорожнаго съѣзда, протянувшаяся почти въ теченіе всего лѣта. Предположенія, намѣченныя съѣздомъ, были затѣмъ снова разсмотрѣны въ тарифномъ комитетѣ и лишь послѣ того утверждены министромъ финансовъ и предложены къ исполненію. Такимъ образомъ, тарифы на предстоящій годъ выработаны при самомъ дѣятельномъ участіи правительства и представляютъ какъ бы компромиссъ между требованіями правительства и желаніями желѣзнодорожныхъ Обществъ. Едва ли можно сомнѣваться, что при такомъ совмѣстномъ дѣйствіи тарифы окажутся цѣлесообразнѣе съ точки зрѣнія интересовъ страны, нежели при исключительномъ подчиненіи ихъ произволу желѣзныхъ дорогъ.

Есть однако одинъ факторъ, который не принятъ во вниманіе при подготовкѣ хлѣбныхъ тарифовъ на будущій годъ: это — голосъ самихъ заинтересованныхъ лицъ: сельскихъ

хозяевъ и хлѣбныхъ торговцевъ. Правда, на предварительномъ совѣщаніи при департаментѣ присутствовало нѣсколько приглашенныхъ землевладѣльцевъ; но что́ могли сказать они по дѣлу, касающемуся цѣлой страны, затрогивающему промыселъ, столь тѣсно связанный съ мѣстными условіями, какъ сельское хозяйство. При послѣдующемъ обсужденіи тарифовъ въ съѣздѣ не было допущено, сколько извѣстно, даже и такого представительства сельскаго хозяйства. Правда, какъ правительство, такъ и съѣздъ получили, вѣроятно, немало заявленій съ разныхъ сторонъ о недостаткахъ существовавшихъ провозныхъ платъ, но эти заявленія касаются прошедшихъ, а не будущихъ тарифовъ. Какъ бы ни были велики добросовѣстность и искусство правительственныхъ агентовъ, подготовляющихъ тарифные проекты, какою бы опытностью ни обладали желѣзнодорожные дѣятели, помогающіе правительству въ этой работѣ, тѣ и другіе не въ состояніи предусмотрѣть всѣхъ, иногда очень мелкихъ, но тѣмъ не менѣе насущныхъ интересовъ, которые затрогиваются въ настоящемъ случаѣ. Безграмотный крестьянинъ или полуграмотный хлѣбный торговецъ, въ совершенствѣ знакомые съ мѣстными условіями, могутъ въ извѣстныхъ отношеніяхъ принести больше пользы для цѣлесообразной постановки тарифовъ, нежели самый просвѣщенный спеціалистъ. Изъ кабинета, при всемъ желаніи, мудрено уловить и правильно оцѣнить все пестрое разнообразіе дѣйствительной жизни. При осуществленной недавно тарифной реформѣ правительство ясно сознавало необходимость знакомиться съ взглядами заинтересованныхъ круговъ; въ этихъ видахъ открытъ доступъ представителямъ сельскаго хозяйства и промышленности въ учрежденія по тарифнымъ дѣламъ и въ желѣзнодорожные съѣзды и, кромѣ того, общественнымъ учрежденіямъ дана возможность возбуждать вопросы о тарифныхъ перемѣнахъ. Это привлеченіе заинтересованныхъ лицъ къ участію въ тарифномъ дѣлѣ, несмотря на крайне скромный его размѣръ, представляетъ одну изъ крупныхъ заслугъ тарифной реформы. Учрежденія въ родѣ

биржевыхъ комитетовъ, Обществъ сельскаго хозяйства и т. п. сдѣлали бы непростительный промахъ, если бы не поспѣшили воспользоваться предоставленнымъ имъ правомъ ходатайствовать о допущеніи ихъ представителей на желѣзнодорожные съѣзды по тарифнымъ дѣламъ. Но, къ сожалѣнію, плодотворное участіе заинтересованныхъ круговъ въ выработкѣ тарифовъ крайне затрудняется отсутствіемъ возможности надлежащимъ образомъ подготовиться къ этому трудному и серьезному дѣлу. Землевладѣлецъ, приглашаемый въ тарифный комитетъ, членъ биржевого или сельскохозяйственнаго Общества, отправляющійся въ желѣзнодорожный съѣздъ, не знаютъ наперед, о чемъ будетъ тамъ идти рѣчь, и потому не могутъ заручиться мнѣніями своихъ сочленовъ и другихъ мѣстныхъ свѣдущихъ лицъ. По этой же причинѣ допускаемыя новымъ закономъ ходатайства общественныхъ учрежденій по тарифной части могутъ касаться лишь прошлыхъ тарифовъ, уже введенныхъ въ дѣйствіе и отошедшихъ въ область исторіи; къ тѣмъ же провознымъ платамъ, которыя находятся еще въ процессѣ выработки и относительно которыхъ голосъ заинтересованныхъ лицъ могъ бы имѣть наиболѣе жизненное значеніе, упомянутыя ходатайства непримѣнимы по причинѣ неизвѣстности для публики тарифныхъ проектовъ.

Въ сущности нѣтъ ничего легче какъ восполнить указанный пробѣлъ. Для этого стоитъ только ввести въ обычай предварительную публикацію тарифныхъ проектовъ ранѣе ихъ окончательнаго обсужденія и утвержденія. Если бы, напримѣръ, хоть за мѣсяцъ до разсмотрѣнія предположенныхъ тарифовъ въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ они обнародовались во всеобщее свѣдѣніе, то всѣ заинтересованныя лица могли бы своевременно обсудить ихъ, представить по нимъ свои отзывы и снабдить надлежащими указаніями своихъ представителей на съѣздахъ и въ правительственныхъ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ. При этомъ условіи указанія компетентныхъ лицъ могли бы своевременно предупреждать введеніе неудачныхъ тарифовъ,

тогда какъ безъ него публикѣ остается лишь высчитывать убытки, уже понесенные страной отъ ошибочныхъ тарифныхъ мѣръ. Противъ мысли о заблаговременной публикаціи проектированныхъ измѣненій провозныхъ платъ возразятъ, пожалуй, что эта процедура замедлитъ составленіе новыхъ тарифовъ, которое и безъ того при нынѣшнихъ порядкахъ тянется очень долго. Однако такое замѣчаніе врядъ ли будетъ справедливо. Во Франціи предварительная публикація существуетъ съ давнихъ поръ, и однако тамъ не слышно жалобъ на медленность, хотя проекты тарифовъ одновременно съ напечатаніемъ ихъ въ оффиціальномъ органѣ разсылаются торговымъ палатамъ для отзыва въ мѣсячный срокъ. Во всякомъ случаѣ, въ столь важномъ дѣлѣ лучше нѣсколько промедлить, нежели поспѣшнымъ рѣшеніемъ нанести ущербъ странѣ, иногда непоправимый.

---

8. О правилахъ распредѣленія сборовъ между отдѣльными желѣзными дорогами и объ объединеніи желѣзнодорожной статистики (1889 годъ).—Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, которое подверглось въ теченіе нынѣшняго года столь крупнымъ преобразованіямъ, послѣдовало въ послѣднее время нѣсколько новыхъ важныхъ распоряженій. Извѣстно, что еще въ іюнѣ мѣсяцѣ текущаго года министромъ финансовъ были изданы правила для распредѣленія желѣзнодорожныхъ сборовъ по перевозкамъ грузовъ въ прямыхъ сообщеніяхъ между участвующими въ нихъ желѣзными дорогами. Означенныя правила на первый разъ были примѣнены только къ хлѣбнымъ грузамъ и притомъ къ тѣмъ именно, для которыхъ имѣлось въ виду выработать новые тарифы прямыхъ сообщеній. Распоряженіемъ министра финансовъ, объявленнымъ правительствующему сенату 28-го минувшаго сентября, правила 14-го іюня наравнѣ съ хлѣбными грузами распространены и на всѣ прочіе грузы, перевозимые въ прямыхъ сообщеніяхъ по вновь установленнымъ тарифамъ. Чтобы

оцѣнить значеніе только-что опубликованной мѣры, достаточно припомнить, что до послѣдняго времени сборы по перевозкамъ прямого сообщенія распредѣлялись между отдѣльными дорогами на основаніи спеціальныхъ договоровъ и соглашеній между послѣдними. При этихъ соглашеніяхъ доли дорогъ устанавливались не по какому-либо опредѣленному принципу, а путемъ торга или борьбы на съѣздахъ, измѣняясь каждый разъ въ зависимости отъ исхода этой борьбы. При такомъ пріемѣ раздѣленія сборовъ львиная часть доставалась дорогамъ, которыя имѣли силу на съѣздахъ или которыхъ ни въ какомъ случаѣ не могли миновать грузы; дорогамъ же, поставленнымъ въ необходимость бороться съ чужою конкурренціей, не оставалось ничего больше какъ понижать до послѣдней крайности свои доли. Отсюда выходило, что въ однихъ и тѣхъ же сообщеніяхъ нѣкоторыя линіи пользовались, напримѣръ, при перевозкѣ хлѣба предѣльнымъ тарифомъ въ $^1/_{24}$ к., а съ присоединеніемъ дополнительныхъ сборовъ даже въ $^1/_{16}$ к. съ пудоверсты; другія же вынуждены были довольствоваться ставками ниже $^1/_{100}$ к. съ версты и пуда. Правила 14-го іюня положили конецъ такимъ несообразностямъ въ распредѣленіи сборовъ, подчинивъ его точнымъ началамъ, однообразнымъ для всѣхъ дорогъ и сообщеній. Какъ общій принципъ принято раздѣленіе сборовъ пропорціонально тарифнымъ разстояніямъ; но отъ него сдѣланы нѣкоторыя отступленія въ пользу дорогъ съ слишкомъ короткимъ пробѣгомъ грузовъ. Результатомъ такого порядка должны явиться крупныя перемѣны въ доходности многихъ дорогъ, работающихъ въ прямомъ сообщеніи съ другими: выручка нѣсколькихъ привилегированныхъ линій должна будетъ понизиться, а обездоленныхъ — подняться. Уже распоряженіе 14-го іюня, относившееся къ одному хлѣбу, вызвало значительную перетасовку, такъ какъ на многихъ дорогахъ хлѣбныя перевозки въ прямомъ сообщеніи доставляютъ главную долю дохода; но еще рѣзче должны быть перемѣны, когда войдетъ въ силу распоряженіе 28-го сентября, распространяющее новыя

правила на всѣ роды грузовъ, перевозимыхъ въ прямыхъ сообщеніяхъ. Врядъ ли нужно доказывать, что вводимый нынѣ порядокъ и справедливѣе прежняго, и выгоднѣе для страны и казны. Раздѣленіе сборовъ будетъ нормироваться теперь не случайностью географическаго положенія дороги, не правомъ сильнаго, а однимъ равнымъ для всѣхъ правиломъ; выигрышъ отъ такой перемѣны выпадетъ преимущественно на долю дорогъ, которыя требовали доселѣ крупныхъ приплатъ по гарантіи, такъ что результатомъ новыхъ правилъ должно между прочимъ явиться немаловажное сокращеніе расходовъ государства на желѣзныя дороги.

Другое распоряженіе не меньшей важности, нежели предшествующее, касается желѣзнодорожной статистики. Извѣстно, что статистика движенія и сборовъ, нынѣ существующая на нашихъ дорогахъ, страдаетъ крупными недостатками, изъ которыхъ главнѣйшій—отсутствіе системы и однообразія. На нѣкоторыхъ дорогахъ можно встрѣтить подробныя, во всѣхъ отношеніяхъ образцовыя статистическія работы, на другихъ же, иногда смежныхъ, линіяхъ не имѣется ничего кромѣ самыхъ общихъ итоговъ и скудныхъ обрывковъ статистическихъ вѣдомостей. Каждая дорога разрабатываетъ по преимуществу свои излюбленные отдѣлы статистики, относясь къ другимъ частямъ безъ вниманія, а иногда и съ прямымъ пренебреженіемъ. Можно прямо сказать, что донынѣ если гдѣ и велась на желѣзныхъ дорогахъ обстоятельная статистика, то это дѣлалось не въ силу сознанія ея необходимости, а вслѣдствіе расположенія къ ней болѣе просвѣщенныхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей. При такихъ условіяхъ даже то, что̀ осуществлялось по части статистики усиліями нѣкоторыхъ дорогъ, теряло бо́льшую долю своего значенія потому, что результаты этихъ отрывочныхъ работъ не могли быть сравнены и сопоставлены съ данными другихъ дорогъ. Неудовлетворительность настоящей постановки статистической части уже давно сознавалась самими желѣзнодорожными управленіями, которыя не разъ предполагали на своихъ съѣздахъ ввести однообразныя формы

записей и однообразные способы ихъ разработки на линіяхъ цѣлой группы и даже всей страны. Однако до сихъ поръ эти благія намѣренія не приводили ни къ чему, потому что всегда находились одна или нѣсколько дорогъ, которыя не желали принять на себя хлопоты и расходы, сопряженные съ передѣлкой привычныхъ порядковъ веденія статистики на новый ладъ. Уже давно было ясно, что безъ дѣятельнаго вмѣшательства правительственной власти устройство правильной статистики на желѣзныхъ дорогахъ неосуществимо. Не разъ даже дѣлались правительствомъ попытки объединенія желѣзнодорожной статистики; но эти попытки обыкновенно не обнимали всѣхъ отраслей необходимыхъ свѣдѣній и,—что главное,—не проводились съ надлежащею настойчивостью. Это впрочемъ и понятно. Систематическая статистика до сихъ поръ являлась для правительства скорѣе теоретическимъ требованіемъ, нежели практическою необходимостью; дѣйствительная же нужда въ ней возникла лишь съ того времени, какъ государство приняло на себя руководительство желѣзнодорожными тарифами. Раціональная постановка тарифнаго дѣла невозможна безъ обстоятельныхъ свѣдѣній о движеніи пассажировъ и товаровъ. Лишь данныя о перевозкѣ грузовъ могутъ доставить правительственнымъ учрежденіямъ по тарифнымъ дѣламъ болѣе или менѣе твердую почву для оцѣнки степени основательности предполагаемыхъ измѣненій въ тарифахъ, равно какъ результатовъ уже произведенныхъ перемѣнъ. Безъ такихъ матеріаловъ тарифнымъ учрежденіямъ пришлось бы идти ощупью и, слѣдовательно, постоянно подвергаться риску сдѣлать ложные шаги, и безъ того неизбѣжные въ столь сложномъ дѣлѣ. Естественно поэтому, что правительство вслѣдъ за проведеніемъ тарифной реформы, сосредоточившей въ его рукахъ господствующую роль въ установленіи провозныхъ платъ, поспѣшило осуществить и реформу въ желѣзнодорожной статистикѣ.

23-го сентября настоящаго года министръ финансовъ утвердилъ «Временныя правила относительно составленія,

изданія и представленія тарифной статистики перевозки пассажировъ и грузовъ». Этими правилами на всѣ управленія казенныхъ дорогъ, равно какъ на правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ возлагается обязанность вести, во-первыхъ, подробную статистику перевозки и выручки по пассажирскому, воинскому и товарному движенію и, во-вторыхъ, статистику перевозимыхъ товаровъ такимъ образомъ, чтобы она могла давать всѣ свѣдѣнія, необходимыя для разработки тарифовъ. Въ видахъ осуществленія этой послѣдней цѣли въ правилахъ выработана обязательная для всѣхъ дорогъ номенклатура товаровъ и установлены формы вѣдомостей, которыя должны быть доставляемы по каждому роду товаровъ въ статистическій отдѣлъ общаго съѣзда желѣзныхъ дорогъ, долженствующій отнынѣ служить центральнымъ учрежденіемъ по части желѣзнодорожной статистики. Отличительная особенность упомянутыхъ вѣдомостей состоитъ въ томъ, что каждая дорога обязана указывать въ нихъ не только станціи отправленія грузовъ, — чѣмъ въ большинствѣ случаевъ ограничивались доселѣ статистическіе отчеты желѣзныхъ дорогъ,—но также станціи назначенія какъ своей, такъ и чужихъ дорогъ, а равно и направленія перевозки. Вѣдомости подобнаго образца представляютъ собой, такъ сказать, послѣднее слово въ товарной статистикѣ и незамѣнимое подспорье для тарифныхъ учрежденій, въ особенности если принять во вниманіе, что по важнѣйшимъ грузамъ вѣдомости будутъ доставляться ежемѣсячно и притомъ не позднѣе, какъ на второй мѣсяцъ послѣ отчетнаго. Важно, что интересующаяся дѣломъ публика будетъ также имѣть возможность воспользоваться результатами полезнаго нововведенія. Временныя правила 23-го сентября обязываютъ статистическій отдѣлъ съѣзда составлять и ежегодно издавать въ назначенные сроки своды изъ вѣдомостей, представляемыхъ дорогами.

9. О тарифахъ на товары, привозимые изъ-за границы (1890 годъ).—Передѣлка желѣзнодорожныхъ тарифовъ, начатая нашимъ правительствомъ въ прошломъ году, усердно продолжается и въ настоящемъ. Первою стадіей реформы, едва доведенною до конца къ началу года, было преобразованіе важнѣйшаго отдѣла провозныхъ платъ,—хлѣбныхъ тарифовъ. На-дняхъ послѣдовала новая крупная мѣра того же рода, касающаяся тарифовъ на товары, привозимые изъ-за границы. Есть немало общихъ чертъ между прошлогодними мѣропріятіями и только-что опубликованнымъ циркуляромъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ. И въ томъ, и въ другомъ случаѣ на мѣсто существовавшаго дотолѣ пестраго разнообразія тарифныхъ ставокъ, постоянно колеблющихся и измѣняющихся по произволу желѣзнодорожныхъ управленій, ставятся опредѣленный принципъ и простая схема, отступленія отъ которыхъ допускаются лишь съ разрѣшенія правительства и при соблюденіи опредѣленныхъ условій. Однако на-ряду съ указанною чертой сходства въ сравниваемыхъ мѣропріятіяхъ существуетъ и крупное различіе. Перерабатывая хлѣбные тарифы, правительство стремилось къ обезпеченію перевозки главнаго продукта нашей страны на возможно льготныхъ условіяхъ, старалось по возможности удешевить тарифы, насколько это было совмѣстимо съ финансовыми интересами казны и уставами желѣзныхъ дорогъ. Нормы хлѣбныхъ тарифовъ, выработанныя правительствомъ, разсматривались имъ какъ высшія, которыя въ случаѣ ходатайства дорогъ безъ особыхъ затрудненій могли быть понижены. Относительно привозныхъ товаровъ проведено какъ-разъ противоположное начало: правительство выработало для нихъ минимальныя нормы, составляющія низшій предѣлъ платъ за перевозку внутрь страны, и предоставило желѣзнымъ дорогамъ возвышать этотъ предѣлъ до размѣровъ, допускаемыхъ уставами дорогъ. Такимъ образомъ, въ отличіе отъ хлѣбныхъ перевозокъ цѣль правительства по отношенію къ ввознымъ тарифамъ состоитъ въ ихъ поднятіи.

Урегулированіе платъ за перевозку товаровъ, ввозимыхъ изъ-за границы, уже давно обратило на себя вниманіе государственной власти; оно обсуждалось еще въ то время, когда тарифное дѣло находилось въ вѣдѣніи министерства путей сообщенія. Можно указать двѣ главныя причины особаго вниманія правительства къ этому разряду тарифовъ. Первая причина состоитъ въ сильнѣйшей конкурренціи желѣзныхъ дорогъ относительно ввозимыхъ изъ-за границы товаровъ и въ происходящемъ отъ того чрезвычайномъ и убыточномъ для казны пониженіи провозныхъ платъ. Морская перевозка стоитъ недорого, и потому порты одного и того же моря и даже иногда разныхъ морей считаютъ себя одинаково въ правѣ разсчитывать на привлеченіе заграничныхъ грузовъ, хотя бы эти порты были и неодинаково удалены отъ мѣстъ производства и потребленія грузовъ. Послѣдствіемъ такого взгляда является то, что желѣзныя дороги, примыкающія къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ, одна передъ другою понижаютъ тарифы на привозные товары, лишь бы только отбить ихъ у соперничествующей линіи. И у насъ, и за границей нѣтъ другого разряда грузовъ, изъ-за котораго велась бы такая ожесточенная борьба между дорогами и ради котораго онѣ были бы готовы на такія уступки, какъ относительно ввозныхъ товаровъ. И это понятно. На всѣхъ нашихъ дорогахъ, направляющихся къ пограничнымъ пунктамъ, существуетъ огромный перевѣсъ движенія по направленію къ границѣ надъ движеніемъ въ обратную сторону, — фактъ, естественно объясняющійся тѣмъ, что мы веземъ за границу громоздкіе и малоцѣнные грузы, а привозимъ оттуда переработанные товары сравнительно высокой цѣнности. При такомъ распредѣленіи товарной перевозки приходится значительную долю вагоновъ гнать отъ границы порожнемъ; а въ этомъ случаѣ желѣзнымъ дорогамъ выгодно принять на себя перевозку за какую угодно плату, лишь бы только она хоть немного превышала собственныя издержки дороги на передвиженіе принятыхъ товаровъ. Безграничное пониженіе тарифовъ не можетъ, ко-

нечно, быть пріятно казнѣ, на которой лежатъ обязательства по гарантіямъ, въ виду чего понятно стремленіе ввести въ границы конкурренцію дорогъ. Есть и еще иное, пожалуй, даже болѣе вѣское соображеніе, приводящее къ тому же. Чрезмѣрное пониженіе ввозныхъ тарифовъ парализуетъ вліяніе таможенныхъ пошлинъ, удешевляя стоимость заграничныхъ товаровъ на внутреннихъ рынкахъ. Если государство считаетъ извѣстные размѣры таможенныхъ пошлинъ необходимыми для огражденія туземнаго производства, то пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ далѣе извѣстнаго предѣла не можетъ не представляться ему вреднымъ противодѣйствіемъ его экономической политикѣ.

Предпринятое нынѣ правительствомъ преобразованіе ввозныхъ тарифовъ преслѣдуетъ двоякую цѣль: именно, съ одной стороны, предупрежденіе чрезмѣрной сбавки провозныхъ платъ, а съ другой—устраненіе соперничества между дорогами изъ-за ввозныхъ грузовъ. Достигается эта двоякая цѣль слѣдующимъ способомъ. Для всѣхъ пограничныхъ линій установляется однообразный основной тарифъ, каковымъ признается разрѣшенный правительствомъ въ послѣднее время тарифъ Николаевской дороги. Платы за перевозку иностранныхъ товаровъ отъ портовъ до Москвы, при разстояніяхъ до 1,000 верстъ, должны быть не меньше тѣхъ, какія получатся отъ сложенія ставокъ основного тарифа съ надбавками за излишекъ разстоянія сверхъ 625 верстъ съ каждой пудоверсты по $^1/_{80}$ к. до $^1/_{125}$ к., смотря по разрядамъ грузовъ. При разстояніяхъ больше 1,000 верстъ надбавка къ основному тарифу уменьшается до размѣровъ $^1/_{100}$ — $^1/_{150}$ к. съ пудоверсты. Такимъ путемъ для каждой дороги, перевозящей заграничные грузы, получается минимальный тарифъ, пониженіе котораго допускается лишь въ исключительныхъ случаяхъ. По изложеннымъ началамъ желѣзныя дороги должны передѣлать свои провозныя платы не позднѣе 15-го сентября; съ 20-го же декабря текущаго года всѣ существовавшіе доселѣ тарифы будутъ отмѣнены.

Не подлежитъ сомнѣнію, что обѣ упомянутыя выше цѣли

будутъ достигнуты распоряженіемъ департамента: тарифы на привозные товары будутъ подняты и соперничество дорогъ изъ-за этого рода грузовъ прекратится. Но невольно является опасеніе, не послѣдуетъ ли отъ задуманнаго правительствомъ преобразованія нѣкоторыхъ нежелательныхъ результатовъ. Такъ какъ морскіе фрахты крайне низки по сравненію съ желѣзнодорожнымъ провозомъ, то грузы, приходящіе изъ-за границы, естественно будутъ избирать тотъ портъ и ту желѣзнодорожную линію, гдѣ стоимость провоза по рельсовому пути будетъ всего меньше, а такими линіями при послѣдовательномъ проведеніи принципа, заключающагося въ циркулярѣ, явятся самыя короткія. Такъ, изъ балтійскихъ портовъ самымъ выгоднымъ для грузовъ, направляющихся въ Москву и за Москву, будетъ Петербургъ, такъ какъ, слѣдуя отъ Петербурга по Николаевской дорогѣ, грузы будутъ оплачивать лишь основной тарифъ за 625 верстъ; при всякомъ же иномъ пути имъ придется прибавлять къ этому послѣднему бо́льшую или меньшую сумму, смотря по тому, насколько тотъ или иной пограничный пунктъ отдаленнѣе отъ Москвы, нежели Петербургъ. Такимъ образомъ, при осуществленіи реформы, предложенной департаментомъ, перевозка заграничныхъ товаровъ, по всей вѣроятности, перейдетъ исключительно къ такимъ дорогамъ, которыя составляютъ кратчайшій путь отъ портовъ къ внутреннимъ рынкамъ, прочія же дороги, ведущія внутрь страны, лишатся этого рода грузовъ. Такъ, движеніе заграничныхъ грузовъ чрезъ Балтійское море сосредоточится на Николаевской дорогѣ, которая служитъ самымъ короткимъ путемъ между этимъ моремъ и Москвой. Врядъ ли можно сомнѣваться, что подобная монополизація перевозки на кратчайшихъ линіяхъ можетъ представить немалыя неудобства для страны и казны. Дороги, представляющія кратчайшее соединеніе морей съ внутренними рынками, обыкновенно устраиваются раньше прочихъ и уже по этой причинѣ являются болѣе состоятельными, чѣмъ другія. Такова на Балтійскомъ морѣ Николаевская линія. Изъ-за чего же всѣ выгоды отъ перевозки

заграничныхъ грузовъ выпадутъ на долю дорогъ, и безъ того покровительствуемыхъ судьбой? Справедливо ли, что однѣмъ дорогамъ придется довольствоваться перевозкой за границу малоцѣнныхъ земледѣльческихъ грузовъ, а другія будутъ, кромѣ того, пожинать барыши отъ передвиженія цѣнныхъ привозныхъ товаровъ да еще по возвышеннымъ противъ прежняго тарифамъ? Можно ли примириться съ тѣмъ фактомъ, что Николаевская дорога, которая и безъ того доходнѣе всѣхъ прочихъ, оттянетъ немалую долю самыхъ выгодныхъ грузовъ отъ такихъ обездоленныхъ дорогъ, какъ Балтійская или Либавская, которымъ импортъ заграничныхъ грузовъ доставлялъ важное подспорье. Нужно думать, что ущербъ поименованныхъ дорогъ не ограничится даже потерей привозныхъ грузовъ. Такъ какъ морскіе фрахты отъ портовъ къ заграничнымъ рынкамъ опредѣляются между прочимъ возможностью заработка для кораблей отъ перевозки въ обратномъ направленіи, то потеря привозныхъ грузовъ вызоветъ повышеніе морскихъ фрахтовъ и на отпускные товары и сократитъ дѣятельность портовъ и примыкающихъ къ нимъ желѣзныхъ дорогъ даже въ отношеніи экспорта. Не подлежитъ сомнѣнію, что такое обогащеніе и безъ того богатыхъ дорогъ и обездоленіе неимущихъ повлечетъ ущербъ и для казны, и притомъ, быть можетъ, даже бо́льшій, нежели тотъ, какой проистекалъ до сихъ поръ отъ чрезмѣрныхъ пониженій тарифовъ. При нынѣшней системѣ такія дороги, какъ Балтійская или Либавская, хоть и зарабатывали отъ привозныхъ грузовъ меньше, чѣмъ слѣдовало бы, но все-таки добывали кое-что; на будущее же время, если только система, предложенная департаментомъ, будетъ проведена безъ отступленій, онѣ не получатъ ничего. Врядъ ли нужно прибавлять, что по двумъ названнымъ дорогамъ, постоянно требующимъ приплатъ по гарантіи, жертвы казны на будущее время сдѣлаются больше, чѣмъ были до сихъ поръ.

Указанныя неудобства новой системы, конечно, имѣлись въ виду при ея обсужденіи, и если тѣмъ не менѣе она

избрана, то должны же были существовать для того какія-либо вѣскія причины. Во всякомъ случаѣ, въ самомъ циркулярѣ предусматривается возможность пониженія тарифовъ противъ предписанной въ немъ схемы, между прочимъ въ виду соперничества дорогъ одна съ другою и съ заграничными перевозными предпріятіями, равно какъ въ виду особыхъ мѣстныхъ экономическихъ и другихъ условій. Эти эластическія выраженія циркуляра открываютъ широкую возможность смягчать на дѣлѣ слишкомъ рѣзкія послѣдствія началъ, положенныхъ въ его основу; но подобныя смягченія будутъ уже отступленіемъ отъ установленнаго принципа, своего рода непослѣдовательностью, подрывающею силу самаго общаго правила. Если же департаментъ будетъ строго держаться выработанной имъ схемы, то изложенныя выше послѣдствія и связанное съ ними потрясеніе въ ходѣ привозной торговли не замедлятъ наступить. Будущее покажетъ, на что рѣшится министерство въ виду этой дилеммы.

Пассажирское движеніе.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1877—1894 гг.

---

1. О необходимости болѣе внимательнаго отношенія къ пассажирамъ третьяго класса (1877 годъ).—«Финансовое Обозрѣніе» сообщаетъ, что въ настоящемъ году, ранѣе противъ обыкновеннаго срока, будетъ введено въ дѣйствіе зимнее расписаніе желѣзнодорожныхъ поѣздовъ и притомъ введено на всѣхъ линіяхъ одновременно. Подготовка новаго расписанія даетъ намъ поводъ затронуть одинъ связанный съ этимъ предметомъ вопросъ, на который у насъ не обращено до сихъ поръ должнаго вниманія.

На всѣхъ важнѣйшихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ пассажирскіе поѣзды раздѣляются на двѣ категоріи: одни изъ нихъ, подъ именемъ «курьерскихъ», «почтовыхъ», «скорыхъ», содержатъ только вагоны первыхъ двухъ классовъ, другіе же, собственно пассажирскіе, состоятъ изъ вагоновъ или всѣхъ трехъ классовъ, или же только двухъ послѣднихъ. На дорогахъ Николаевской и Петербургско-варшавской по лѣтнему расписанію 1877 года существовало по два поѣзда, на 12 другихъ линіяхъ по одному поѣзду безъ третьяго класса. Курьерскіе поѣзды, обыкновенно взимающіе высшую плату за мѣста, пользуются многими удобствами, которыхъ

не имѣютъ остальные. Время отправленія и прибытія въ главные пункты пассажирскаго движенія для этихъ поѣздовъ избирается болѣе удобное, нежели для прочихъ. Курьерскіе поѣзды слѣдуютъ на дальнія разстоянія безъ перемѣны вагоновъ, тогда какъ на пассажирскихъ приходится большею частью переходить въ другіе вагоны, какъ только поѣздъ вступитъ въ предѣлы другой линіи. Но кромѣ этихъ второстепенныхъ удобствъ курьерскіе поѣзды имѣютъ еще два существенныя преимущества. Первое изъ такихъ преимуществъ состоитъ въ большей быстротѣ движенія. Такъ, курьерскій поѣздъ отъ Петербурга до Прусской границы проходитъ разстояніе въ 835 верстъ въ 20 час. 35 мин., дѣлая въ среднемъ выводѣ около 42 верстъ въ часъ, тогда какъ пассажирскій поѣздъ проходитъ то же разстояніе въ 27 часовъ, причемъ проходится около 35 верстъ въ часъ. Отъ Петербурга до Москвы курьерскій поѣздъ идетъ 15 часовъ, а пассажирскіе отъ 23 час. 45 м. до 25 час. Подобную же разницу видимъ мы и на другихъ дорогахъ, гдѣ есть отдѣльные курьерскіе поѣзды. Еще болѣе важная выгода курьерскихъ поѣздовъ заключается въ томъ, что къ нимъ преимущественно приноровлены безостановочныя прямыя сообщенія. Отправляясь на дальнее разстояніе въ курьерскомъ поѣздѣ, пассажиръ можетъ навѣрное разсчитывать, что въ пунктахъ соприкосновенія одной дороги съ другою ему не придется ждать больше, чѣмъ сколько полагается для остановокъ на обыкновенныхъ станціяхъ. Между тѣмъ пассажирскіе поѣзды съ тремя классами далеко не всегда бываютъ согласованы въ прямомъ сообщеніи такимъ образомъ, чтобы они могли слѣдовать безостановочно. Вотъ нѣсколько примѣровъ, относящихся къ тому же лѣтнему движенію 1877 года. Курьерскій поѣздъ изъ Петербурга за границу черезъ Варшаву слѣдуетъ безъ всякой задержки; но если вы желаете отправиться въ третьемъ классѣ, то, доѣхавъ до Варшавы, вы обязаны прождать семь часовъ прежде, нежели попадете на поѣздъ съ третьимъ классомъ, отправляющійся изъ Варшавы къ границѣ. На пути изъ Москвы

въ Одессу и изъ Одессы въ Москву черезъ Харьковъ курьерскій поѣздъ не задерживается нигдѣ; между тѣмъ какъ выѣхавшій изъ Москвы или изъ Одессы въ пассажирскомъ поѣздѣ долженъ будетъ остановиться въ Елисаветградѣ на семь слишкомъ часовъ. Изъ Петербурга въ Ригу при слѣдованіи въ почтовомъ поѣздѣ задержка въ Динабургѣ всего на $2^1/_2$ часа, а при отправленіи въ пассажирскомъ поѣздѣ— 8 часовъ. Мы могли бы значительно увеличить число примѣровъ, но и приведенныхъ достаточно для того, чтобы судить о тѣхъ неудобствахъ, какія представляются путешествующему на дальнія разстоянія въ третьемъ классѣ.

Невыгодное положеніе пассажировъ третьяго класса объясняется частью невниманіемъ управленій къ интересамъ публики этого рода, а главнымъ образомъ желаніемъ принудить проѣзжающихъ къ занятію мѣстъ высшихъ классовъ. Политика такого рода заимствована нашими желѣзнодорожными компаніями отъ западно-европейскихъ странъ, гдѣ въ былое время пассажиры третьяго класса подвергались такимъ лишеніямъ, о которыхъ у насъ, къ счастью, не слышно. Въ Англіи долгое время возили публику третьяго класса въ открытыхъ платформахъ; во Франціи и до сихъ поръ можно путешествовать безъ утомительныхъ остановокъ только на курьерскихъ поѣздахъ, которые большею частью состоятъ изъ вагоновъ одного перваго класса. Такое неравенство между пассажирами разныхъ классовъ могло бы быть оправдано только тѣмъ, что желѣзныя дороги извлекаютъ больше выгодъ отъ перевозки въ высшихъ классахъ сравнительно съ низшими. Но опытъ всей Европы доказалъ полную невѣрность этого, нѣкогда безмолвно допускавшагося повсюду предположенія. На всѣхъ европейскихъ сѣтяхъ, не исключая англійской, главный доходъ пассажирскаго движенія получается отъ третьяго класса. Третій классъ доставилъ англійскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 г. $57,_{25}$, прусскимъ въ томъ же году 60% всего пассажирскаго дохода. Это и понятно, такъ какъ пассажиры третьяго класса вездѣ имѣютъ громадный численный перевѣсъ надъ прочими; въ

Англіи на третій классъ приходится 74%, въ Пруссіи 82% всего числа перевезенныхъ пассажировъ. Но сверхъ того, несмотря на болѣе значительную плату, которая берется съ пассажировъ высшихъ классовъ, чистый доходъ отъ нихъ оказывается немного больше, чѣмъ съ пассажировъ третьяго класса, перевозимыхъ по болѣе низкому тарифу. Дѣло въ томъ, что расходы перевозки пассажировъ высшихъ классовъ безъ всякаго сравненія значительнѣе прочихъ. Собственный вѣсъ вагоновъ перваго и второго класса гораздо больше, а занято въ нихъ мѣстъ всегда бываетъ гораздо меньше, нежели въ вагонахъ третьяго класса.

Распространеніе свѣдѣній о значеніи третьяго класса пассажировъ въ желѣзнодорожномъ бюджетѣ начинаетъ постепенно измѣнять въ Западной Европѣ прежнее отношеніе къ нему со стороны владѣльцевъ дорогъ. Иниціатива реформы принадлежитъ Англіи. Въ 1872 году одна крупная англійская желѣзнодорожная компанія «Midland», которая до тѣхъ поръ наравнѣ со всѣми прочими дорогами этой страны отправляла курьерскіе поѣзды только съ первымъ и вторымъ классомъ, попробовала прибавить къ этимъ поѣздамъ вагоны третьяго класса. Успѣхъ этой мѣры превзошелъ всѣ ожиданія. Въ первые же годы послѣ реформы число пассажировъ третьяго класса поднялось на линіяхъ компаніи «Midland» съ 14 милл. до 22 милл. челов., тогда какъ число пассажировъ второго класса уменьшилось всего на 1 милл. Доходъ отъ пассажирскаго движенія благодаря этой мѣрѣ возросъ съ 28 милл. до $37^1/_2$ милл. франковъ. Такъ какъ поѣзды стали наполняться гораздо сильнѣе прежняго, то валовой доходъ съ километра, пройденнаго поѣздомъ, увеличился съ $2,_5$ фр. до $3,_3$ фр., а чистый доходъ съ $1,_2$ фр. до $1,_8$ фр. Успѣхъ опыта побудилъ всѣ крупныя англійскія компаніи послѣдовать примѣру «Midland», и теперь въ Англіи пассажиры третьяго класса могутъ пользоваться, за весьма немногими исключеніями, всѣми поѣздами, какую бы скорость ни имѣли послѣдніе. Этимъ именно преобразованіемъ объясняется громадное приращеніе пассажирскаго движенія и дохода на

англійскихъ дорогахъ въ послѣдніе годы. Съ легкой руки Англіи подобную же перемѣну предполагаетъ провести и Франція. На предложенія правительства о введеніи третьяго класса во всѣ поѣзды двѣ крупныя компаніи, Орлеанская и Западная, уже изъявили полное согласіе, а остальныя, вѣроятно, не замедлятъ послѣдовать ихъ примѣру.

Нигдѣ однако отношеніе свысока къ интересамъ пассажировъ третьяго класса не представляется такой аномаліей, какъ у насъ въ Россіи. Въ Англіи въ 1870 году, до послѣдней реформы, пассажиры первыхъ двухъ классовъ составляли 194 милл. человѣкъ изъ 350 милл., или 55% всего числа, да и теперь, какъ мы видѣли, на нихъ приходится около 43% всѣхъ пассажировъ. На русской же сѣти въ 1873 году число пассажировъ перваго и второго классовъ не превышало 4 милл. человѣкъ изъ $23^1/_2$ милл., или 17%, а въ 1874 г. даже спустилось до 15%. Несмотря на высокую плату, взимаемую съ пассажировъ перваго и второго классовъ, доходъ отъ нихъ на русской сѣти равнялся въ 1873 году 32% всей пассажирской выручки. Въ частности на дорогахъ Николаевской и Петербурго-варшавской, отправляющихъ ежедневно по два поѣзда безъ третьяго класса, число пассажировъ перваго и второго классовъ равнялось въ 1875 году на первой 19%, а на второй 17%. Замѣчательно, что въ курьерскихъ поѣздахъ, которые пользуются такими привилегіями, Петербурго-варшавская дорога перевезла въ 1875 году всего 12 тыс. человѣкъ изъ 1,682 тыс. и выручила отъ нихъ 102 тыс. руб. изъ 3,294 тыс. руб. всего пассажирскаго дохода. Если принять въ соображеніе, что Петербурго-варшавская дорога ежедневно отправляетъ въ каждую сторону по одному курьерскому поѣзду, или 730 поѣздовъ въ годъ, что въ 1875 году каждый пассажирскій поѣздъ прошелъ въ среднемъ выводѣ, согласно отчету дороги, 411 верстъ, что въ томъ же году каждая верста поѣзда обошлась дорогѣ въ 1 р. 19 коп., то выйдетъ, что за удовольствіе отправлять курьерскіе поѣзды Петербурго-варшавская дорога къ выручкѣ, полученной отъ этихъ по-

ѣздовъ, добавила изъ другихъ доходовъ болѣе 250 тыс. руб., или на каждаго пассажира 20 рублей слишкомъ. Нѣтъ сомнѣнія, что и на другихъ нашихъ дорогахъ пассажирамъ низшихъ классовъ приходится точно такъ же оплачивать изъ доставляемаго ими дохода удобства, которыя за ихъ счетъ доставляются немногимъ счастливцамъ, путешествующимъ въ курьерскихъ поѣздахъ.

Давно пора было бы понять нашимъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, что пассажирская эксплоатація рельсовыхъ путей въ такой странѣ, какъ Россія, должна быть всецѣло разсчитана на удобства всей народной массы, а не того ничтожнаго меньшинства, которое имѣетъ возможность пользоваться скорыми поѣздами. Не говоря уже о соображеніяхъ справедливости, развѣ есть какой-нибудь смыслъ въ такомъ устройствѣ прямыхъ сообщеній, которое изъ-за того, чтобы перевезти съ возможно большею быстротой десять человѣкъ въ день, заставляетъ просиживать по четверти сутокъ на промежуточныхъ станціяхъ цѣлыя сотни людей, и притомъ людей, вынужденныхъ особенно дорожить каждымъ потеряннымъ часомъ и копѣйкой? Но подобное пренебрежительное отношеніе къ интересамъ пассажирской массы, доставляющей желѣзнымъ дорогамъ главную выручку, становится еще болѣе страннымъ, если мы примемъ во вниманіе, что оно не только не доставляетъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ какого-нибудь лишняго дохода, но даже влечетъ за собой несомнѣнный ущербъ, какъ вслѣдствіе высокихъ расходовъ на курьерскіе поѣзды, далеко не покрываемыхъ провозною платой, такъ и вслѣдствіе задержки, причиняемой развитію пассажирскаго движенія. Если англійскія компаніи, при громадныхъ размѣрахъ движенія въ курьерскихъ поѣздахъ, рѣшились допустить къ пользованію ими третій классъ, то не безразсудно ли, что наши желѣзнодорожныя управленія, перевозящія почти пустые курьерскіе поѣзды, держатся до сихъ поръ прежней несправедливой и убыточной рутины?

Мы желали бы, чтобы при предстоящемъ составленіи расписанія поѣздовъ зимняго движенія было обращено вниманіе

на указанную несообразность. Если у нашихъ компаній не достанетъ рѣшимости, по примѣру Англіи и Франціи, допустить третій классъ пассажировъ во всѣ поѣзды, то пусть по крайней мѣрѣ на каждой дорогѣ хоть одинъ пассажирскій поѣздъ будетъ приноровленъ къ прямому сообщенію такимъ образомъ, чтобы пассажирамъ третьяго класса, отправляющимся на далекія разстоянія, не приходилось испытывать тѣхъ обременительныхъ задержекъ и остановокъ, на которыя они обречены нынѣ.

---

2. О необходимости пониженія пассажирскаго тарифа (1884 годъ).—Наши желѣзныя дороги до послѣдняго времени обращали очень мало вниманія на пассажирское движеніе. Если мы и встрѣчаемъ на нѣкоторыхъ линіяхъ попытки къ усовершенствованію пассажирской перевозки, то эти послѣднія состоятъ обыкновенно въ лучшемъ устройствѣ вагоновъ, въ принятіи мѣръ для большей безопасности,—словомъ, въ улучшеніи технической обстановки; что же касается до хозяйственныхъ условій пассажирскаго движенія, то они до сихъ поръ остаются въ томъ же видѣ, какъ въ первое время послѣ появленія рельсовыхъ путей. Въ платѣ за перевозку пассажировъ мы не видимъ ничего подобнаго тѣмъ пониженіямъ, которыя желѣзныя дороги наперерывъ одна передъ другою предпринимаютъ въ товарныхъ тарифахъ. Тогда какъ въ грузовомъ движеніи предѣльные тарифы, опредѣленные уставами желѣзныхъ дорогъ, въ большинствѣ случаевъ существуютъ только на бумагѣ, будучи замѣнены болѣе или менѣе пониженными ставками, съ пассажировъ до сихъ поръ почти на всѣхъ дорогахъ взимается высшая плата, какую только допускаетъ законъ. Между тѣмъ какъ въ товарной перевозкѣ кромѣ обыкновенныхъ поверстныхъ мы встрѣчаемъ самые разнообразные виды дифференціальныхъ и спеціальныхъ тарифовъ, въ пассажирскомъ движеніи плата за провозъ вездѣ опредѣляется однообразнымъ способомъ, чрезъ простое перемноженіе поверст-

ной платы на проходимое разстояніе. Ни о какой скидкѣ при проѣздахъ на дальнее разстояніе, ни о чемъ похожемъ на распространенные за границей билеты обратные, абонементные и круговые для путешествій (Retour- und Rundreise-Billets) у насъ до послѣдняго времени не было слышно. Словомъ, въ разсматриваемой сторонѣ желѣзнодорожнаго хозяйства обнаруживается полнѣйшій застой и даже шагъ назадъ, если припомнить послѣдовавшее на нѣкоторыхъ линіяхъ,—напримѣръ, на Николаевской,—увеличеніе пассажирской платы, въ особенности же если принять въ разсчетъ введеніе государственнаго сбора съ проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Мы затрудняемся указать для подобнаго образа дѣйствій иную причину, кромѣ простой склонности къ рутинѣ. Огромное большинство нашихъ желѣзныхъ дорогъ отнюдь не имѣетъ права успокоиваться на достигнутыхъ результатахъ, а волей-неволей должно изыскивать новыя средства къ увеличенію своихъ доходовъ. Нельзя сказать, чтобы управленія дорогъ не дѣлали попытокъ поправлять свои финансы, но дѣло въ томъ, что эти попытки обыкновенно касаются только товарной перевозки.

Худо ли, хорошо ли, но желѣзнодорожныя управленія постоянно мѣняютъ ставки по перевозкѣ различныхъ грузовъ, постоянно дѣлаютъ въ этомъ отношеніи новые опыты, стараясь отыскать выгоднѣйшія тарифныя нормы. Только въ пассажирскомъ движеніи перепечатываются изъ года въ годъ однѣ и тѣ же таблицы провозныхъ платъ. Иногда объясняютъ такую неподвижность меньшимъ значеніемъ пассажирскаго сбора въ общей суммѣ доходовъ нашей желѣзнодорожной сѣти сравнительно съ выручкой отъ товарной перевозки. Россія,—говорятъ,—страна съ рѣдкимъ и малоподвижнымъ населеніемъ, потому пассажирское движеніе постоянно будетъ оставаться въ ней второстепеннымъ источникомъ дохода для желѣзныхъ дорогъ. Однако изложенное мнѣніе грѣшитъ крайностью. Конечно, вся сумма сборовъ отъ перевозки товаровъ значительно,—именно, по послѣд-

нимъ свѣдѣніямъ, въ $3^1/_2$ раза,—превышаетъ на русскихъ дорогахъ выручку отъ пассажирскаго движенія; но если остановить вниманіе на отдѣльныхъ разрядахъ товаровъ, то мы, навѣрное, не найдемъ ни одного, который могъ бы по суммѣ доставляемой выручки поравняться съ пассажирскимъ движеніемъ. Въ 1881 г. сумма сбора отъ перевозки пассажировъ на всей нашей сѣти доходила до 43 милл. руб., что составляетъ $21^0/_0$ общей суммы доходовъ того года, простиравшейся до 201 милл. руб. Приведенная цифра настолько значительна, что стоитъ поработать надъ нею. Въ Германіи, которая можетъ быть поставлена въ образецъ по части различныхъ облегченій, доставляемыхъ пассажирамъ, отношеніе пассажирскаго сбора къ товарному недалеко ушло отъ русскаго. Въ 1879—1880 операціонномъ году пассажирскій доходъ на германской сѣти равнялся $25^0/_0$ всей суммы сбора, что составляетъ разницу сравнительно съ русской сѣтью только на $4^0/_0$.

Другое основаніе, которое иногда приводится въ защиту неподвижности пассажирскихъ тарифовъ, состоитъ въ указаніи на малую измѣняемость и гибкость пассажирскаго движенія по сравненію съ товарнымъ. Между тѣмъ какъ удачный товарный тарифъ можетъ вызвать къ жизни новыя производства, открыть рынки, прежде недоступные, и такимъ образомъ создать ранѣе несуществовавшее движеніе, пассажирской перевозкѣ нельзя, говорятъ, будто бы придать ничего подобнаго. Тарифъ не можетъ увеличить числа жителей въ данной мѣстности. Пассажирское движеніе развивается лишь медленно, постепенно и въ этомъ отношеніи рѣзко отличается отъ товарнаго. Данныя русской сѣти, повидимому, подтверждаютъ такое заключеніе. Тогда какъ въ періодъ съ 1873 по 1883 годъ включительно количество перевезенныхъ товаровъ малой скорости на русскихъ дорогахъ возросло болѣе чѣмъ вдвое, именно съ 1,122 милл. пуд. до 2,561 милл. пуд., число пассажировъ за то же время поднялось только на половину, — съ $21,_2$ милл. до $33,_8$ милл. челов.; нужно притомъ замѣтить, что въ этотъ періодъ

времени русская желѣзнодорожная сѣть выросла съ 15,187 верстъ до 22,211 верстъ. Однако не объясняется ли, съ другой стороны, неподвижность перевозки пассажировъ тѣмъ, что у насъ ничего не дѣлается для привлеченія послѣднихъ? Опыты Западной Европы значительно говорятъ въ пользу подобнаго предположенія. Крупныя пониженія тарифовъ, какія, напримѣръ, имѣли мѣсто въ Англіи и Бельгіи, обыкновенно сопровождались возрастаніемъ движенія, въ смыслѣ прибавки какъ числа пассажировъ, такъ и длины ихъ пробѣга.

Это совершенно понятно. Хотя тарифъ не въ состояніи увеличить густоту населенія въ данной мѣстности, но онъ можетъ расположить къ путешествіямъ новыхъ лицъ или тѣхъ же лицъ склонить къ лишнимъ разъѣздамъ. Сколько, напримѣръ, лишнихъ людей благодаря удешевленной платѣ пользуется въ Германіи удовольствіемъ праздничныхъ загородныхъ поѣздокъ; сколько въ Западной Европѣ вообще набирается пассажировъ изъ небогатаго средняго класса, которые, пользуясь дешевыми круговыми билетами, получаютъ возможность освѣжить себя послѣ годичныхъ трудовъ путешествіемъ въ чужіе края; сколько, далѣе, лицъ перебирается на лѣтнее время за городъ вслѣдствіе возможности скоро и дешево переѣзжать съ дачи въ городъ и обратно. Вся эта масса пассажировъ, можно сказать, не существовала бы, если бы она не была вызвана исключительными удобствами, предоставляемыми на дорогахъ. Не только пониженіе платы, но даже доставленіе нѣкоторыхъ, повидимому, мелкихъ удобствъ иногда вызываетъ новое движеніе. Намъ положительно, напримѣръ, извѣстно, что Московско-курская дорога, открывъ у себя продажу билетовъ до подгородныхъ дачныхъ пунктовъ цѣлыми книжками заразъ и тѣмъ освободивъ своихъ постоянныхъ пассажировъ отъ необходимости тѣсниться у кассы и терять время, привлекла къ себѣ множество новыхъ пассажировъ; мы знаемъ цѣлый рядъ лицъ, которыя въ послѣдніе годы селятся на дачахъ именно по Московско-курской дорогѣ главнымъ образомъ

вслѣдствіе вышеизложеннаго удобства, которое пріобрѣтаетъ особую важность для людей, имѣющихъ надобность ежедневно бывать въ Москвѣ.

Сказанное до сихъ поръ приводитъ къ заключенію, что желѣзныя дороги дѣлаютъ крупную ошибку, оставляя безъ вниманія условія пассажирской перевозки. Къ счастью, въ послѣднее время желѣзныя дороги начинаютъ, повидимому, исправлять этотъ пробѣлъ. Въ настоящее время уже есть нѣсколько дорогъ, на которыхъ заведенъ IV классъ пассажировъ. Согласно свѣдѣніямъ изданнаго недавно «Статистическаго сборника министерства путей сообщенія» (вып. VIII), IV классъ былъ въ 1881 году введенъ и привлекъ сколько-нибудь серьезное количество пассажировъ на дорогахъ: Балтійской, Варшавско-бромбергской, Варшавско-вѣнской, Николаевской, Донецкой, Лодзинской, Митавской, Моршанско-сызранской, Новгородской, Новоторжской, Ростовско-владикавказской, Уральской и Царскосельской. Кромѣ того на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ томъ же «Сборникѣ» показаны пассажиры, перевезенные со скидкой процентовъ съ нормальнаго тарифа, равно какъ по обратнымъ и абонементнымъ билетамъ. Значительное число такихъ пассажировъ отмѣчено въ 1881 г. на дорогахъ: Балтійской, Петербургско-варшавской, Риго-динабургской, Уральской и Царскосельской. Однако всѣ указанныя попытки принадлежали лишь отдѣльнымъ дорогамъ; соглашеній же между нѣсколькими линіями, наподобіе тѣхъ, которыя общеприняты въ товарной перевозкѣ, до послѣдняго времени не существовало. Лишь въ прошломъ году на съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ II группы былъ соглашенъ спеціальный, значительно пониженный тарифъ на перевозку переселенцевъ. На послѣднемъ, только-что окончившемся съѣздѣ установленъ на лѣтнее время пониженный тарифъ до станціи Минеральныя Воды Ростовско-владикавказской желѣзной дороги со скидкой въ 30% съ обыкновенной провозной платы.

Привѣтствуемъ эти добрыя начинанія, такъ какъ видимъ въ нихъ нововведеніе, одинаково полезное и для публики,

и для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Желательно, чтобы реформа въ условіяхъ пассажирской перевозки не остановилась на первыхъ опытахъ. Ближайшимъ шагомъ въ этомъ дѣлѣ могло бы быть введеніе круговыхъ билетовъ для путешествій по пониженнымъ цѣнамъ и бо́льшее распространеніе абонементныхъ билетовъ. Круговые билеты пріучили бы, быть можетъ, нашъ средній классъ къ полезному обычаю лѣтнихъ путешествій и оставили бы въ Россіи часть тѣхъ суммъ, которыя нынѣ вывозятся за границу за отсутствіемъ всякихъ удобствъ для поѣздокъ дома. Абонементные же билеты сберегли бы у занятыхъ людей часть времени, нынѣ пропадающаго совершенно непроизводительно въ томительномъ ожиданіи очереди у пассажирскихъ кассъ.

---

3. О необходимости упорядочить пассажирское движеніе (1888 годъ).—Каждый годъ предъ праздникомъ Пасхи и въ послѣдніе дни Святой недѣли подмосковныя желѣзныя дороги переполняются множествомъ необычныхъ пассажировъ. Десятки тысячъ рабочихъ людей съ фабрикъ и мастерскихъ, расположенныхъ въ Москвѣ и ея окрестностяхъ, стремятся въ эти дни къ своимъ семьямъ, а затѣмъ послѣ свиданія снова спѣшатъ на работу. Этотъ экстренный приливъ пассажировъ происходитъ изъ года въ годъ, въ точно опредѣленное время, въ извѣстныхъ заранѣе размѣрахъ, совершаясь съ такою же почти правильностью, какая свойственна явленіямъ природы. Казалось бы, естественный разсчетъ долженъ заставить желѣзнодорожныя управленія приготовиться къ моментамъ такого усиленнаго движенія: припасти добавочный подвижной составъ, увеличить персоналъ, отмѣнить нѣкоторые товарные поѣзда, если нельзя безъ того обойтись. Но оказывается, что соображенія обычнаго благоразумія не всегда находятъ примѣненіе въ нашихъ перевозочныхъ предпріятіяхъ. Несостоятельность желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ рабочихъ повторяется ежегодно по нѣскольку разъ, всего больше въ

упомянутые пасхальные дни, а въ нѣсколько меньшей мѣрѣ и въ другіе большіе праздники, какъ Троицынъ день, праздникъ Рождества Христова и др. Каждый разъ въ это время станціи наполняются рабочими, ожидающими билетовъ, причемъ пассажирамъ этой категоріи приходится иногда проводить цѣлые дни, прежде чѣмъ удастся добиться права на проѣздъ. Нечего и говорить о томъ страшномъ переполненіи поѣздовъ, какое обыкновенно бываетъ въ подобныя времена. Въ вагоны набиваютъ вдвое больше народу, чѣмъ сколько имѣется мѣстъ въ нихъ; рабочіе, внеся за мѣста обычную плату, должны однако стоять по цѣлымъ часамъ на ногахъ въ тѣснотѣ и духотѣ, держа на плечахъ тяжелыя котомки, за отсутствіемъ въ вагонѣ пространства, куда можно было бы положить ихъ. Безотвѣтные пассажиры, конечно, по своей волѣ идутъ на всѣ эти мученія и терпѣливо переносятъ ихъ, лишь бы только какъ-нибудь попасть въ поѣздъ: это все-таки легче, нежели ждать на станціи, нерѣдко на дождѣ и морозѣ, безъ пищи и сна. Несчастные готовы бываютъ помѣститься хоть въ товарные, хоть въ скотскіе вагоны, только бы поскорѣе попасть на мѣсто. Человѣку, который послѣ полугодовой работы на душной фабрикѣ или въ грязной мастерской спѣшитъ къ празднику въ родной домъ или послѣ праздника торопится попасть во-время къ своему дѣлу, дорогъ каждый часъ, и онъ готовъ подвергнуться всяческимъ неудобствамъ, лишь бы только не задерживаться въ пути.

Изъ-за чего же, спрашивается, желѣзныя дороги подвергаютъ трудящійся людъ такой пыткѣ? Вамъ отвѣтятъ, что дорога не въ силахъ справиться съ чрезвычайнымъ приливомъ пассажировъ, который въ нѣкоторые дни въ пять, даже въ десять разъ превышаетъ размѣры обыкновеннаго движенія; что провозоспособность дороги имѣетъ ограниченный предѣлъ; что расписаніе не дозволяетъ прибавить ни одного лишняго пассажирскаго поѣзда, а существующія правила не даютъ права прицѣпить къ поѣзду ни одного вагона сверхъ установленной нормы. Въ огромномъ боль-

шинствѣ случаевъ всѣ подобныя рѣчи суть не что иное какъ пустыя отговорки, прикрывающія лѣнь и рутину. Конечно, начальникъ станціи, котораго набившіеся пассажиры рвутъ на части, рѣшительно не въ состояніи ничего сдѣлать для нихъ и поневолѣ выставляетъ приведенные выше аргументы; но центральное управленіе само вырабатываетъ планъ движенія, составляетъ графики и расписанія поѣздовъ и, если только захочетъ со вниманіемъ отнестись къ интересамъ пользующихся дорогой, всегда имѣетъ возможность измѣнить на нѣкоторые дни обычный порядокъ движенія, пустить вмѣсто товарныхъ больше пассажирскихъ поѣздовъ, назначить дополнительные поѣзда для станцій, которыя отличаются особенно значительнымъ приливомъ пассажировъ, и т. д. Скажутъ, что недостатокъ паровозовъ и вагоновъ, приспособленныхъ къ движенію большой скорости, можетъ послужить препятствіемъ къ увеличенію числа пассажирскихъ поѣздовъ; но вѣдь прицѣпляются же пассажирскіе вагоны къ товарнымъ поѣздамъ, а съ другой стороны—развѣ не перевозятся, въ случаѣ надобности, живые люди въ товарныхъ вагонахъ? Стоитъ припомнить военное время или передвиженіе рабочихъ партій по тарифу IV класса на нѣкоторыхъ дорогахъ. Такимъ образомъ, существующая практика не препятствуетъ употребить, въ случаѣ нужды, товарный подвижной составъ для перевозки пассажировъ и, слѣдовательно, расширить размѣры этой послѣдней до огромныхъ предѣловъ. Но чтобы осуществить подобныя перемѣны, нужно во-время позаботиться и подумать о нихъ, а между тѣмъ къ такого рода хлопотамъ при существующихъ порядкахъ нѣтъ у администраторовъ особыхъ побужденій. Если желѣзная дорога не отправитъ въ срокъ товара, то раздраженный товарохозяинъ иной разъ вовсе откажется отъ очереди, чтобы только не подвергать своего имущества разнымъ случайностямъ, а сколько криковъ и воплей, доходящихъ иногда до высшаго начальства, раздается въ подобныхъ случаяхъ со стороны потерпѣвшихъ лицъ! О задержкахъ товаровъ въ пути нечего и говорить, такъ какъ по существующимъ зако-

намъ дорога несетъ за нихъ имущественную отвѣтственность. Иное дѣло—пассажиръ, да еще изъ числа рабочихъ. Это—безотвѣтное существо, которое не минуетъ желѣзной дороги, сколько бы его ни продержали на станціи, и не пойдетъ жаловаться начальству, какія бы обиды ни пришлось перенести. Русскій человѣкъ да еще изъ простонародья легко забываетъ временныя неудобства и притѣсненія, какъ скоро они миновали: не разсчетъ ли на эти свойства русской натуры да на безвыходность положенія пассажира, попавшаго на станцію, служитъ ключомъ къ объясненію тѣхъ безобразныхъ сценъ, которыя происходили въ послѣдніе дни праздника на станціяхъ и даже оглашены въ газетахъ? Мы склонны думать, что здѣсь же между прочимъ нужно искать разгадки страшнаго несчастья на Московско-брестской дорогѣ. Какимъ образомъ въ послѣдній день пасхальной недѣли, когда нужно было ожидать чрезвычайнаго наплыва пассажировъ, не были отмѣнены товарные поѣзда? Какимъ образомъ пассажирскіе вагоны были прицѣплены къ поѣзду, имѣвшему столь значительный составъ, какъ 36 груженыхъ вагоновъ? Отвѣтъ, по всей вѣроятности, состоитъ въ томъ, что тѣ, кому вѣдать надлежитъ, не нашли нужнымъ мѣнять обычныя расписанія поѣздовъ.

Печальные факты послѣднихъ дней громко вопіютъ о необходимости улучшить нынѣшніе порядки пассажирскаго движенія. Мы не говоримъ уже о требованіяхъ безопасности, которыя, какъ показываетъ случай на Голицынской станціи, продолжаютъ грубо и рѣзко нарушаться. Мы разумѣемъ поразительное невниманіе желѣзнодорожныхъ управленій къ періодически повторяющимся задержкамъ пассажировъ на станціяхъ, къ непрерывно практикуемымъ отказамъ въ выдачѣ билетовъ на проѣздъ. Необходимо, чтобы подобныя задержки подвергались правильной регистраціи и разслѣдованію со стороны органовъ правительственнаго контроля, а также влекли за собой отвѣтственность дорогъ, если онѣ не были вызваны крайнею необходимостью. Не странно ли, въ самомъ дѣлѣ, что товары нельзя безнаказанно держать

ни на станціяхъ, ни на пути, а людей, ради которыхъ движутся товары, можно сколько угодно протомить на станціонной платформѣ въ холодѣ и голодѣ, не подвергаясь за то никакому взысканію? Пора положить конецъ этой несообразности.

---

4. Новый пассажирскій тарифъ (1894 годъ).— Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ опять реформа. Преобразовательное движеніе коснулось на этотъ разъ такой области, гдѣ съ незапамятныхъ временъ царилъ застой. Хотя желѣзныя дороги первоначально вызваны были на свѣтъ желаніемъ ускорить и облегчить перевозку пассажировъ, но эта цѣль на первыхъ же порахъ отступила на задній планъ передъ другою задачей, передвиженіемъ товаровъ, которая оказалась интереснѣе и заманчивѣе для желѣзнодорожныхъ предпринимателей. Извѣстно, что по отношенію къ товарамъ давно остались мертвою буквой тѣ предѣльныя тарифныя нормы, которыми государство при выдачѣ концессій хотѣло оградить отправителей отъ чрезмѣрныхъ притязаній желѣзнодорожныхъ монополистовъ; дѣйствительные тарифы по собственной иниціативѣ дорогъ были понижены далеко за предѣлы установленныхъ закономъ. Не то съ пассажирскою перевозкой. Желѣзныя дороги съ поразительнымъ единодушіемъ брали за перевозку пассажировъ высшую цѣну, на какую только онѣ имѣли право. Просмотрите пассажирскіе тарифы и, за ничтожными исключеніями, вы встрѣтите на всѣхъ дорогахъ однѣ и тѣ же ставки; управленіямъ, которыя вели между собой жестокую тарифную войну въ товарной перевозкѣ, какъ-будто и въ голову не приходило соперничать этимъ способомъ для привлеченія пассажировъ. Результатомъ такой политики, какъ и слѣдовало ожидать, была замѣчательная неподвижность пассажирской перевозки въ нашей странѣ. За время съ 1873 г. по 1890 г. протяженіе желѣзнодорожной сѣти возросло почти вдвое (съ $14,_1$ тыс. до $26,_7$ тыс. верстъ), а пассажирское движеніе поднялось съ $21,_2$ до $40,_6$ милл. чел., т.-е. на 92%, пассажирская

же выручка возвысилась съ 31 милл. до 46 милл. руб., или всего на 48%. Такимъ образомъ, число пассажировъ возросло лишь въ той же пропорціи, въ какой прибавилась сѣть, а выручка даже въ гораздо меньшей. Если вмѣсто общаго итога взять поверстную выручку отъ пассажирскаго движенія, то замѣчается постепенное уменьшеніе ея съ теченіемъ времени. Такъ, въ 1887 году средняя выручка на версту всей нашей сѣти составляла 1,884 р., а въ 1890 году всего 1,747 р. на версту,—явленіе тѣмъ болѣе поразительное, что за 13 лѣтъ въ нашей странѣ населеніе должно было возрасти по крайней мѣрѣ на одну пятую часть.

У желѣзнодорожныхъ управленій сложилась своеобразная теорія, будто въ пассажирской перевозкѣ тарифныя мѣры безсильны, такъ какъ пассажиръ кромѣ стоимости проѣзда несетъ еще расходы въ пути. Однако опыты за границей и даже въ самой нашей странѣ рѣшительно опровергли этотъ странный взглядъ. Уже много лѣтъ тому назадъ сдѣлались извѣстными блестящіе результаты, достигнутые пониженіемъ пассажирскихъ тарифовъ въ Англіи, равно какъ слѣдствія дифференціальныхъ пассажирскихъ тарифовъ въ Бельгіи. Но всѣ эти опыты блѣднѣютъ по сравненію съ успѣхомъ реформы, осуществленной въ 1889 и 1890 гг. въ Венгріи, гдѣ всѣ пассажирскіе тарифы были сразу понижены въ размѣрахъ отъ 55% до 77% прежнихъ ставокъ. Несмотря на эту громадную сбавку, доводившую провозныя платы до половины, а на отдаленныхъ разстояніяхъ—даже до четверти существовавшихъ ранѣе, оказалось, что выручка желѣзныхъ дорогъ не только не упала, но даже возросла подъ вліяніемъ реформы: настолько великъ былъ толчокъ, данный пониженіемъ тарифа пассажирской перевозкѣ. Въ самомъ дѣлѣ, уже въ 1891 году, черезъ три года послѣ реформы, число пассажировъ возросло на 168%, а выручка на 24% противъ прежняго размѣра, хотя въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ передъ тѣмъ, при неизмѣнности тарифовъ, обѣ эти величины были такъ же неподвижны, какъ въ нашей странѣ.

Опытъ Венгріи заставилъ и у насъ заговорить о пассажирскомъ тарифѣ. Еще съ 1891 года по иниціативѣ министерства финансовъ начались по этому поводу совѣщанія и предварительныя работы, которыя закончились составленіемъ новаго общаго пассажирскаго тарифа, недавно опубликованнаго и вводимаго въ дѣйствіе съ 1-го декабря настоящаго года. Какъ извѣстно, новый тарифъ будетъ поясной. Въ первомъ поясѣ, до 160 верстъ, будетъ взиматься и впредь та же самая плата, какую берутъ желѣзныя дороги теперь; затѣмъ, отъ 161 версты начинаются пониженія, которыя уменьшаютъ нынѣ дѣйствующую плату со включеніемъ государственнаго сбора при 200 верстахъ проѣзда на $7{,}_{6}\%$, при 300 верстахъ—на $17{,}_{4}\%$, при 400 верстахъ—на $23{,}_{5}\%$, при 600 верстахъ—на 30%, при 1,000 верстахъ—на $41{,}_{6}\%$, при 1,500 верстахъ—на 50%, при 3,000 верстахъ—на 61%. Приведенный тарифъ касается пассажировъ III класса, составляющихъ у насъ $^{9}/_{10}$ всего числа пассажировъ; что же касается до пассажировъ высшихъ классовъ, то на будущее время установлено за проѣздъ во II классѣ брать плату въ $1^{1}/_{2}$ раза высшую, а за проѣздъ въ I классѣ въ $2^{1}/_{2}$ раза высшую, нежели въ III. Кромѣ того имѣется въ виду въ скоромъ времени установить на всѣхъ дорогахъ пониженный спеціальный тарифъ IV класса.

Предпринятая реформа имѣетъ, несомнѣнно, важное принципіальное значеніе. Она составляетъ новый шагъ на пути къ объединенію нашей желѣзнодорожной сѣти и составляетъ, такимъ образомъ, естественное продолженіе тѣхъ крупныхъ реформъ, которыя уже осуществлены въ области товарныхъ тарифовъ. Вмѣсто сепаратныхъ распоряженій отдѣльныхъ дорогъ отнынѣ вводится въ дѣйствіе одна общая для всей страны тарифная схема, выработанная центральною властью. Новый порядокъ вноситъ въ пассажирскую тарификацію систему и простоту, которыхъ до сихъ поръ ей недоставало; онъ уничтожаетъ даже и тѣ немногія разновидности тарифовъ, какія существовали до сихъ поръ на нѣкоторыхъ дорогахъ, и замѣняетъ ихъ однообразными ставками, дѣй-

ствующими на всемъ протяженіи сѣти, измѣняющимися только въ зависимости отъ пройденнаго пассажиромъ разстоянія. — Другая выгодная сторона реформы состоитъ въ томъ, что система прямыхъ пассажирскихъ сообщеній распространяется благодаря ей на всѣ части сѣти и на всѣ станціи. До сихъ поръ прямыми сообщеніями связаны были только крупныя станціи, съ промежуточныхъ же и до промежуточныхъ станцій такихъ билетовъ не выдавалось. Отнынѣ на каждой станціи будутъ продаваться билеты на всѣ разстоянія и, слѣдовательно, устранится вся безполезная проволочка, которой пассажиры подвергаются въ настоящее время.

Обращаясь къ главной задачѣ реформы, урегулированію платы, мы не можемъ не отмѣтить значительныхъ пониженій, какія сдѣланы пассажирамъ далекихъ пробѣговъ. На разстояніи 1,500 верстъ плата по новому тарифу будетъ вдвое ниже теперешней. Такое удешевленіе проѣзда, конечно, поощритъ переѣзды на дальнія разстоянія, что́ при обширности нашей страны можетъ имѣть немалое экономическое значеніе. Нельзя не видѣть заслуги новаго тарифа и въ томъ, что имъ устанавливается болѣе правильное соотношеніе между провозною платой въ разныхъ классахъ вагоновъ. Плата второго класса была до сихъ поръ слишкомъ высока по сравненію съ третьимъ и первымъ классами, отчего вагонами второго класса у насъ пользовалось слишкомъ ничтожное количество пассажировъ, особенно со времени введенія государственнаго налога. До сихъ поръ плата второго класса была вдвое выше противъ третьяго, а по новому тарифу она будетъ превышать послѣднюю только въ полтора раза.

Отдавая справедливость реформѣ въ нѣкоторыхъ указанныхъ выше отношеніяхъ, мы не можемъ однако же не сказать, что она представляетъ слишкомъ робкую попытку и потому едва ли поведетъ за собой существенныя перемѣны въ размѣрѣ перевозки. Новый тарифъ, на первый взглядъ, какъ-будто даетъ крупныя сбавки, обѣщающія дать новый толчокъ пассажирскому движенію. Но такъ можно думать

только до тѣхъ поръ, пока не всмотришься въ статистику пассажирскаго движенія. Если же заглянуть въ цифры, превосходно обработанныя и опубликованныя правительствомъ, то нельзя не убѣдиться, что сдѣланныя пониженія касаются лишь ничтожной части нашей пассажирской перевозки, оставляя главную ея долю совершенно незатронутою. Громадное большинство пассажировъ у насъ, какъ и вездѣ, беретъ билеты на малыя разстоянія; три четверти пассажировъ третьяго класса и двѣ трети второго проѣзжаютъ у насъ менѣе 100 верстъ, слѣдовательно, отъ реформы не получатъ рѣшительно никакого выигрыша, такъ какъ пониженія тарифа начинаются только съ 160-верстнаго пробѣга. Если же взять разстояніе болѣе 300 верстъ, съ котораго собственно и начинаются сколько-нибудь замѣтныя скидки (болѣе 17% нынѣшней платы), то окажется, что въ третьемъ классѣ такихъ пассажировъ имѣется не болѣе $5,_3$% всего числа. Прибавивъ къ приведенному числу еще пассажировъ II класса, которыхъ у насъ считается всего 7% по отношенію къ общей массѣ, и часть лицъ, проѣзжающихъ въ I классѣ, мы найдемъ, что реформа принесетъ бо́льшую или меньшую выгоду всего одной восьмой части проѣзжающихъ пассажировъ, а семь восьмыхъ останутся въ совершенно прежнихъ условіяхъ. Едва ли нужно прибавлять, что въ такомъ видѣ предстоящее преобразованіе имѣетъ болѣе чѣмъ скромные размѣры и что въ частности оно не представляетъ никакого сходства съ венгерскою реформой, которая по внѣшнему виду послужила для него образцомъ: въ Венгріи, какъ мы видѣли, всѣ пассажиры, не исключая даже проѣзжающихъ одну станцію, получили скидку съ прежняго тарифа, притомъ не меньше какъ въ 55%, а у насъ сбавкой воспользуется лишь незначительное меньшинство. Оттого венгерская реформа составила эпоху и въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вообще, и въ частности въ хозяйствѣ австро-венгерской сѣти, а наша, по всей вѣроятности, пройдетъ безъ замѣтныхъ результатовъ и для цѣлой страны, и для желѣзныхъ дорогъ.

Конечно, нельзя не сочувствовать преобразованію, которое хоть восьмой части пассажировъ предоставляетъ болѣе льготныя условія проѣзда; но невольно является сожалѣніе, что надолго упущенъ случай произвести существенное улучшеніе въ самой отсталой части нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, что не удалось въ серьезныхъ размѣрахъ провести реформу, которая была бы не только благотворна для цѣлой страны, но выгодна съ точки зрѣнія самихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Остается надѣяться, что ожидаемыя правила о четвертомъ классѣ тарифа дополнятъ то, что̀ недодѣлано общею схемой.

Статьи по разнымъ желѣзнодорожнымъ вопросамъ.

„Русскія Вѣдомости“, 1876—1888 года.

---

1. О положеніи служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ (1876 годъ).—Важнѣйшій способъ обезпечить безопасность и исправность перевозки по рельсовымъ путямъ состоитъ въ выборѣ способныхъ и опытныхъ лицъ для ихъ эксплоатаціи. Чѣмъ могущественнѣе та сила природы, которую человѣкъ употребляетъ нынѣ для цѣлей передвиженія, тѣмъ важнѣе правильное руководство ею и тѣмъ гибельнѣе послѣдствія малѣйшей ошибки въ этомъ руководствѣ. Въ отрасляхъ службы, непосредственно соприкасающихся съ движеніемъ поѣздовъ, нѣтъ настолько неважныхъ лицъ, чтобы ихъ дѣятельность была безразлична для судьбы пользующихся дорогой. Не только неудачныя распоряженія управляющаго дорогой или оплошность машиниста, но минутная невнимательность дорожнаго сторожа, невѣрное движеніе руки стрѣлочника могутъ стоить жизни десяткамъ пассажировъ. Отсюда всякая мѣра, которая можетъ оказать вліяніе на уровень личныхъ качествъ служащихъ, непосредственно затрогиваетъ существеннѣйшіе интересы пользующихся дорогой, т.-е. всей публики. Общество точно такъ же не можетъ равнодушно смотрѣть на пониженіе этого уровня, какъ не можетъ сохранять хладно-

кровіе, когда видитъ на желѣзной дорогѣ расшатавшіеся мосты, поломанные рельсы, изношенные локомотивы.

Высота личныхъ качествъ служащихъ зависитъ во всякомъ предпріятіи прежде и ближе всего отъ той обстановки, какую встрѣчаетъ трудъ. Каждый ищетъ гдѣ лучше, и потому чѣмъ выгоднѣе обставленъ трудъ въ данной отрасли занятій, тѣмъ большее число лицъ привлекается къ ней и тѣмъ легче выбрать способнѣйшихъ изъ числа соискателей. При эксплоатаціи рельсовыхъ путей это общее правило пріобрѣтаетъ еще особое значеніе. Желѣзнодорожное дѣло, быть можетъ, болѣе нежели всякій другой родъ предпріятій состоитъ изъ ряда техническихъ пріемовъ, которые могутъ успѣшно выполняться только при значительномъ навыкѣ. Никакое знаніе не сообщитъ начальнику станціи искусство быстро и вѣрно выдавать билеты толпящейся около него публикѣ; никакая теоретическая подготовка не дастъ машинисту умѣнье сразу подчинять своей волѣ движенія локомотива. Эти качества, столь драгоцѣнныя въ интересѣ дѣла, пріобрѣтаются единственно практикою,—долговременнымъ упражненіемъ. Ловкость служащаго, при равенствѣ прочихъ условій, возрастаетъ въ прямомъ отношеніи къ продолжительности его службы. Отсюда задача желѣзнодорожныхъ предпріятій — не только выбрать способныхъ служащихъ, но и привязать ихъ къ службѣ на возможно долгій срокъ; а эта задача не можетъ быть выполнена иначе, какъ чрезъ созданіе для служащихъ такой матеріальной и нравственной обстановки, которая заставляла бы ихъ дорожить занятымъ мѣстомъ.

Что же, спрашивается, сдѣлали наши желѣзнодорожныя компаніи для того, чтобы обезпечить благопріятную обстановку своихъ служащихъ? Если исключить со счетовъ отеческую заботливость о директорахъ и высшихъ техникахъ, можно сказать прямо, что по отношенію къ главной массѣ служащихъ до сихъ поръ ничего не сдѣлано. Стоитъ бросить взглядъ на обычное вознагражденіе въ низшихъ должностяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, а еще лучше—всмотрѣться

въ фигуру какого-нибудь дорожнаго сторожа и даже кондуктора, чтобы убѣдиться, что этихъ людей держитъ на мѣстѣ одна тяжкая безъисходная нужда, одно опасеніе остаться безъ куска хлѣба. Въ Германіи въ 1869 г. ни на одной дорогѣ, ни въ одномъ родѣ службы не встрѣчалось оклада ниже 150 талеровъ въ годъ (ночные сторожа при станціяхъ); между тѣмъ у насъ есть оклады въ 24 рубля въ годъ (женщины, помощницы дорожныхъ сторожей). Кондукторы въ среднемъ выводѣ получали въ Германіи въ 1869 г. около 272 талеровъ, а у насъ еще недавно на главныхъ дорогахъ они вынуждены были довольствоваться 15 рублями въ мѣсяцъ на всемъ своемъ содержаніи. И это жалкое вознагражденіе выдается за трудъ, который сопровождается такими опасностями для здоровья и жизни, такъ быстро надрываетъ и потребляетъ человѣческія силы, какъ ни одна, быть можетъ, иная отрасль занятій.

Но скудость матеріальнаго вознагражденія можетъ отчасти искупаться нравственнымъ удовлетвореніемъ, какое доставляетъ данное дѣло. Человѣкъ часто способенъ довольствоваться малымъ текущимъ заработкомъ единственно изъ-за того, что онъ увѣренъ въ прочности своего положенія и въ возможности обезпечить себѣ и своей семьѣ покойное и безбѣдное существованіе въ старости. Это спокойствіе за будущую судьбу свою и своихъ близкихъ составляетъ главную приманку государственной службы въ тѣхъ ея отрасляхъ, гдѣ служащій несмѣняемъ и гдѣ ему обезпечена достаточная пенсія. Современная желѣзнодорожная служба не удовлетворяетъ и этому условію. Едва ли гдѣ существуетъ столь широкое поле для безправія низшихъ и произвола высшихъ служащихъ, какъ именно здѣсь. Въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, какъ акціонерныхъ, нѣтъ настоящаго хозяина; смѣняющіяся дирекціи не могутъ относиться къ судьбѣ служащихъ съ такимъ вниманіемъ, съ какимъ отнесся бы дѣйствительный хозяинъ. Притомъ по самому свойству желѣзнодорожной службы, разсѣянной на обширномъ пространствѣ, высшіе администраторы не могутъ

лично наблюдать за качествомъ работы низшихъ служащихъ, тѣмъ болѣе, что отъ этой работы обыкновенно не остается никакого вещественнаго слѣда. Отсюда — оцѣнка труда низшихъ служащихъ находится въ безконтрольной зависимости отъ лицъ, непосредственно стоящихъ надъ ними. Отсюда — въ желѣзнодорожной службѣ царство протекціи, каприза и нерѣдко прямого или косвеннаго взяточничества. Отсюда, наконецъ, безпрерывная смѣна служащихъ, среди которой никто не можетъ считать себя прочнымъ на любомъ мѣстѣ.

Не менѣе ясно подтверждается небрежность желѣзнодорожныхъ компаній относительно своихъ служащихъ судьбой вопроса объ эмеритальныхъ и пенсіонныхъ кассахъ для нихъ. Несмотря на то, что выдача пенсій и пособій есть не только долгъ справедливости относительно служащихъ въ виду крайнихъ трудностей и опасностей ихъ занятій, но и одно изъ вѣрныхъ средствъ удержать на службѣ способныхъ лицъ,—по оффиціальнымъ даннымъ, къ 1-му января 1874 года у насъ считалось всего 6 пенсіонныхъ кассъ, въ которыхъ принимали участіе 8 желѣзнодорожныхъ Обществъ. Еще въ 1873 году въ засѣданіе общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ былъ внесенъ проектъ учрежденія общаго эмеритальнаго капитала для служащихъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, но изъ всѣхъ 42-хъ желѣзнодорожныхъ Обществъ только 2 высказались въ пользу учрежденія такого капитала. На слѣдующемъ затѣмъ съѣздѣ предложеніе объ общемъ эмеритальномъ капиталѣ,—составляющемъ лучшій способъ обезпечить судьбу служащихъ,—было прямо отклонено. Желѣзнодорожныя Общества остались на этотъ разъ вѣрны самимъ себѣ: въ соотвѣтствіи съ общимъ принципомъ современной желѣзнодорожной службы они предпочли, чтобы выдача пособій престарѣлымъ или лишившимся здоровья служащимъ имѣла характеръ не права послѣднихъ, а милости со стороны начальства.

Что касается до степени заботливости желѣзнодорожныхъ компаній о нравственныхъ интересахъ своихъ служащихъ,

то лучшимъ показателемъ ея можетъ служить недавно состоявшееся въ высшей степени любопытное распоряженіе Кіево-брестской дороги. На-дняхъ мы сообщали со словъ «Кіевскаго Телеграфа», что эта дорога разослала постановленіе, въ силу котораго тѣ изъ служащихъ, которые получаютъ менѣе 700 рублей въ годъ, вовсе не могутъ вступать въ бракъ, получающіе же болѣе 700 руб. должны просить разрѣшенія у начальства и только тогда получаютъ его, когда будетъ доказано существованіе у нихъ средствъ къ безбѣдной семейной жизни помимо жалованья. Если принять въ соображеніе, что $^{9}/_{10}$ служащихъ по желѣзной дорогѣ получаютъ меньше 700 руб. жалованья, что богатому человѣку нѣтъ никакого разсчета подвергать себя опасностямъ и нравственному обезличенію на желѣзнодорожной службѣ, то, значитъ, семейная жизнь будетъ составлять отнынѣ на Кіево-брестской дорогѣ удѣлъ однихъ директоровъ да, быть можетъ, двухъ—трехъ изъ высшихъ администраторовъ. Замѣчательное мѣропріятіе! Въ эпоху самаго сильнаго увлеченія противобрачной теоріей Мальтуса нельзя указать ни одного примѣра столь полнаго и цѣлостнаго ея примѣненія. Было время, когда безбрачіе считалось однимъ изъ условій вѣрнаго служенія религіозному идеалу; мудрые заправители Кіево-брестской дороги остроумно переносятъ это освященное опытомъ условіе на служеніе болѣе современному идеалу—денежной наживѣ. Но, стремясь отхватить въ пользу дивиденда акціонеровъ или собственнаго жалованья нѣкоторую долю расходовъ на служащихъ, находчивые администраторы забываютъ, что ни одинъ уважающій себя человѣкъ не согласится иначе какъ на короткое время и притомъ подъ давленіемъ крайней нужды наложить на себя предписываемый ими добровольный подвигъ аскетическаго воздержанія.—Вводя монастырское устройство въ чуждую ему сферу, они упускаютъ изъ виду, что насиліе надъ природой человѣка оттолкнетъ отъ ихъ предпріятія всѣхъ мало-мальски способныхъ и опытныхъ лицъ и, всего вѣроятнѣе, сдѣлаетъ его притономъ разврата и безпорядочности, которые неизбѣжно отзовутся на свой-

ствахъ эксплоатаціи и, во-первыхъ, увеличатъ ломку пассажирскихъ костей, а во-вторыхъ, потопятъ чрезъ уменьшеніе дохода всю ту экономію, которая ожидается отъ хитраго нововведенія.

Въ виду той тѣсной зависимости, какая существуетъ между безопасностью и аккуратностью желѣзнодорожной перевозки и качествами служащихъ, и государство, и общество должны вступиться въ положеніе послѣднихъ. Съ желѣзнодорожной перевозкой связаны слишкомъ существенные интересы для того, чтобы общество могло равнодушно смотрѣть на вызываемыя узкимъ эгоизмомъ случайныхъ компанейскихъ администраторовъ злоупотребленія предоставленной въ ихъ руки монополіей. Правительство въ правѣ настоять на лучшемъ обезпеченіи низшихъ служащихъ, на повсемѣстномъ учрежденіи и цѣлесообразномъ устройствѣ пенсіонныхъ кассъ,—въ правѣ кассировать мѣропріятія въ родѣ Кіево-брестскаго. Публика же чрезъ посредство многочисленныхъ акціонеровъ имѣетъ всѣ средства поднять на предстоящихъ общихъ собраніяхъ вопросъ о судьбѣ низшихъ служащихъ, до сихъ поръ, къ стыду русскихъ жешихъ служащихъ, до сихъ поръ, къ стыду русскихъ жевниманіемъ.

---

2. Законъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ при несчастныхъ случаяхъ (1878 годъ).— Въ числѣ законодательныхъ мѣръ, выработанныхъ у насъ въ послѣднее время, одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ занимаетъ Высочайше утвержденное 25-го минувшаго января Положеніе Государственнаго Совѣта о наказаніяхъ за нарушеніе безопасности желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній и о вознагражденіи потерпѣвшихъ ущербъ вслѣдствіе смерти или поврежденія здоровья, причиненныхъ при эксплоатаціи этихъ предпріятій. Необходимость подобнаго закона уже давно сознана въ нашемъ обществѣ. Всякій разъ, какъ вниманіе публики бывало встревожено какимъ-либо крупнымъ несчастнымъ случаемъ, въ родѣ знаменитой

Тилигульской катастрофы на Одесской желѣзной дорогѣ или послѣдняго столкновенія пароходовъ на Волгѣ, стоившаго жизни 150 человѣкъ, раздавались у насъ повсюду голоса о необходимости оградить жизнь и безопасность желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ пассажировъ путемъ возложенія строгой отвѣтственности на перевозочныя предпріятія. А между тѣмъ какое множество несчастныхъ случаевъ проходитъ передъ глазами каждаго, не привлекая ничьего вниманія! Рѣдкій нумеръ любой газеты обходится безъ повѣствованій то о сходѣ вагоновъ съ рельсовъ, то о столкновеніи поѣздовъ, то объ увѣчьяхъ, испытанныхъ желѣзнодорожнымъ служащимъ или постороннимъ лицомъ. Только-что вышедшій «Статистическій сборникъ министерства путей сообщенія» передаетъ, что общее число несчастныхъ случаевъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ простиралось въ 1873 году до 720, а въ 1874 г. до 948. Общее число пострадавшихъ лицъ равнялось въ 1873 году 782, а въ 1874 г. 1,045, изъ числа которыхъ 398 были убиты до смерти, а 647 отдѣлались ранами, увѣчьями и ушибами. Понятно, что наибольшая доля пострадавшихъ приходится на желѣзнодорожныхъ служащихъ, изъ которыхъ въ 1874 году были убиты 201 и изувѣчены 413; но немалой цифрой входятъ въ общее число и пассажиры: ихъ было убито въ 1874 году 5 человѣкъ и ранено 20 человѣкъ.

Нѣтъ сомнѣнія, что ближайшей причиной несчастій въ большинствѣ случаевъ бываетъ какая-нибудь неосторожность желѣзнодорожныхъ служащихъ: то машинистъ не замѣтитъ сигнала, то стрѣлочникъ неправильно установитъ путь, то дорожный мастеръ забудетъ убрать съ дороги снятые рельсы и т. п. Но въ сущности корень зла лежитъ гораздо глубже, именно въ неразумной экономіи желѣзнодорожныхъ компаній и лицъ, ими управляющихъ. Стремясь увеличить свои доходы, владѣльцы желѣзныхъ дорогъ часто до послѣдней крайности откладываютъ необходимыя ремонтныя исправленія, избѣгаютъ расходовъ на предохранительныя мѣры и чрезмѣрно сокращаютъ личный составъ служащихъ. Безоста-

новочная работа притупляетъ сообразительность служащихъ и лишаетъ ихъ способности правильно выполнять свое дѣло: какого, напримѣръ, вниманія можно ждать отъ машиниста и кондуктора, не спавшихъ, какъ это нерѣдко бываетъ, сряду нѣсколько ночей? Та же фальшивая экономія, вслѣдствіе которой для каждаго распорядителя желѣзною дорогой составляетъ предметъ особой заслуги и гордости увольненіе какого-нибудь десятка сторожей и кондукторовъ, ведетъ кромѣ того къ постоянному урѣзыванію содержанія низшихъ служащихъ. Нищенскіе оклады въ связи съ безконтрольнымъ произволомъ распорядителей отталкиваютъ отъ низшихъ должностей желѣзнодорожной службы людей способныхъ и опытныхъ и оставляютъ на ней только тѣхъ, кому некуда дѣться.

Самымъ надежнымъ противодѣйствіемъ подобной эгоистической политикѣ желѣзнодорожныхъ компаній служитъ возложеніе на нихъ строгой отвѣтственности за несчастные случаи. Какъ скоро и администраторы дорогъ, и акціонеры будутъ убѣждены, что при каждомъ несчастномъ случаѣ имъ не избѣжать или уголовной кары, или матеріальнаго ущерба, у нихъ, несомнѣнно, исчезнутъ мотивы къ ложной экономіи и охраненіе безопасности передвиженія сдѣлается самымъ крупнымъ ихъ интересомъ. Неудивительно поэтому, что бо́льшая часть европейскихъ правительствъ, не довольствуясь общимъ законоположеніемъ объ отвѣтственности за вредъ и убытки, сочли нужными особые законы, примѣняющіеся спеціально къ желѣзнодорожнымъ и другимъ перевозочнымъ предпріятіямъ. У насъ для той же цѣли была составлена особая коммиссія еще въ 1872 году; въ 1875 году коммиссія представила проектъ, который въ настоящее время обратился въ законъ.

Всматриваясь въ Положеніе 25-го января, мы не можемъ не придти къ заключенію, что оно по предусмотрительности и полнотѣ вполнѣ стоитъ на высотѣ лучшихъ западноевропейскихъ законодательствъ по тому же предмету. Новый законъ установляетъ за смерть, увѣчье и убытки, причинен-

ные при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній, двоякую отвѣтственность,—уголовную и имущественную. Уголовной отвѣтственности въ различной степени подвергаются не только лица, непосредственно виновныя въ завѣдомомъ или неосторожномъ совершеніи неправильныхъ дѣйствій, послѣдствіемъ которыхъ, хотя и неожиданнымъ, было причиненіе кому-нибудь смерти или поврежденія въ здоровьѣ, но также и лица, поручившія обязанности по эксплоатаціи людямъ неспособнымъ или недостаточно надзиравшія за составомъ служащихъ. Но всего важнѣе тѣ нововведенія, которыя касаются имущественной отвѣтственности. Обязанность вознаградить за причиненные вредъ и убытки лежала на каждомъ виновномъ уже на основаніи общаго гражданскаго кодекса. Но дѣло въ томъ, что въ несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ и пароходахъ непосредственно виновными оказываются обыкновенно второстепенные агенты,—слѣдовательно, люди, которые, во-первыхъ, въ большинствѣ случаевъ не имѣютъ никакихъ средствъ, а во-вторыхъ, какъ мы указали раньше, должны страдать изъ-за грошевыхъ разсчетовъ высшихъ администраторовъ. Что же касается до самихъ владѣльцевъ желѣзныхъ дорогъ, то на нихъ при существовавшихъ доселѣ законодательныхъ правилахъ имущественная отвѣтственность почти никогда не распространялась. Положеніе 25-го января вноситъ коренное измѣненіе въ этотъ порядокъ, возлагая обязанность вознаграждать каждаго пострадавшаго прямо на самихъ владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій. Предприниматели имѣютъ право съ своей стороны искать со служащихъ возмѣщенія выплаченной ими суммы, но передъ пострадавшими лицами отвѣчаютъ они сами. Понятно, что при подобной постановкѣ дѣла законъ о вознагражденіи пострадавшихъ не останется мертвой буквой и, кромѣ того, окажетъ полезное вліяніе на самое предупрежденіе несчастій.

Другой недостатокъ прежняго порядка заключался въ процессуальномъ правилѣ, по которому обязанность доказать право къ вознагражденію за причиненный вредъ возлагалась

на самого пострадавшаго. Но при крайней сложности желѣзнодорожной эксплоатаціи слишкомъ затруднительно выяснить виновность желѣзнодорожнаго или пароходнаго управленія, въ особенности при тѣхъ обильныхъ средствахъ защиты, какими владѣютъ послѣднія. Оттого, какъ показываетъ опытъ, несмотря на безчисленные случаи несчастій, иски о вознагражденіи у насъ или вовсе не начинались, или кончались ничѣмъ. Предусматривая такую трудность, новый законъ перелагаетъ тяжесть доказательства съ пострадавшаго на виновныхъ. Владѣльцы перевозочныхъ предпріятій только въ томъ случаѣ освобождаются отъ вознагражденія потерпѣвшихъ, если докажутъ, что несчастье произошло не по винѣ управленія или же вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. Такимъ образомъ, теперь не пострадавшій долженъ доказывать, что онъ понесъ вредъ по винѣ управленія, а, напротивъ, само управленіе должно доказать, что несчастье произошло не по его винѣ. Наконецъ, важное значеніе имѣетъ сдѣланная въ новомъ законѣ оговорка, что дѣйствіе его не можетъ быть устраняемо или нарушаемо никакими частными соглашеніями. Если бы не существовало подобной оговорки, то желѣзнодорожныя и пароходныя управленія при самомъ наймѣ служащихъ лицъ и даже при выдачѣ билетовъ пассажирамъ могли бы выговаривать себѣ право не платить вознагражденія въ случаѣ происшедшаго несчастья. Положеніе 25-го января предупреждаетъ подобныя, практиковавшіяся на Западѣ увертки объявленіемъ, что всякіе договоры и условія, клонящіеся къ ограниченію дѣйствія закона, прямо признаются недѣйствительными.

Такимъ образомъ, законъ 25-го января не оставляетъ ничего желать по полнотѣ и мудрой предусмотрительности заключающихся въ немъ постановленій. Законодатель, насколько это отъ него зависѣло, сдѣлалъ все, чтобы оградить жизнь, здоровье и безопасность какъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ и пароходахъ, такъ и пользующихся этими путями сообщенія. Итакъ, по отношенію къ одному роду предпріятій задача законодательства выполнена. Но

нельзя не обратить вниманія на то, что есть тысячи предпріятій, въ которыхъ жизнь и здоровье людей подвергаются не меньшимъ опасностямъ, чѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ и пароходахъ. Мы говоримъ о фабрикахъ и ремесленныхъ заведеніяхъ, на которыхъ несчастные случаи съ рабочими составляютъ такое же заурядное явленіе и происходятъ въ большинствѣ случаевъ отъ тѣхъ же причинъ, какъ и на желѣзныхъ дорогахъ. На однѣхъ московскихъ фабрикахъ каждый годъ насчитываются цѣлыя сотни изувѣченій, искалѣченій и смертныхъ случаевъ, постигающихъ рабочихъ при машинахъ. При настоящемъ характерѣ законовъ всѣмъ этимъ несчастнымъ инвалидамъ промышленной арміи не остается ничего больше, какъ поступать въ ряды нищихъ, ибо не было почти примѣровъ, чтобы судъ принуждалъ въ подобныхъ случаяхъ къ выдачѣ вознагражденія,—а на добрую волю и милость хозяевъ полагаться крайне мудрено. Судьба сотенъ тысячъ рабочихъ, каждую минуту подвергающихся опасности на фабрикахъ, была бы ограждена лишь въ томъ случаѣ, если бы дѣйствіе закона 25-го января распространялось не на одни желѣзнодорожныя и пароходныя, а и на всѣ прочія промышленныя предпріятія. Подобное уравненіе не есть нѣчто новое и необычайное. Извѣстный германскій законъ 7-го іюня 1871 года, послужившій образцомъ для нашего Положенія 25-го января, установляя обязанность вознаграждать пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ, во всѣхъ своихъ статьяхъ говоритъ безразлично о владѣльцахъ какъ желѣзнодорожныхъ, такъ и всякихъ другихъ промышленныхъ предпріятій. Повторенія на нашей почвѣ этого полезнаго примѣра требуетъ не только долгъ справедливости и человѣколюбія, но и тотъ практическій аргументъ, что законъ объ отвѣтственности послужитъ лучшимъ предупредительнымъ средствомъ противъ несчастныхъ случаевъ.

---

3. О хлѣбныхъ залежахъ (1881 годъ).—Богатая жатва настоящаго года заставляетъ подумать о способахъ

доставки собраннаго хлѣба къ мѣстамъ потребленія. Судя по обилію урожая, нужно ожидать значительныхъ избытковъ хлѣба для сбыта. Притомъ можно предвидѣть, что эти избытки дружно двинутся къ рынкамъ. Южные земледѣльцы, изнуренные и запутанные предшествующими неурожайными годами, будутъ, конечно, стремиться возможно скорѣе продать хлѣбъ, чтобы расплатиться съ долгами и пополнить упущенія въ домашнемъ хозяйствѣ. Купцамъ, которые скупятъ хлѣбъ на югѣ, также не будетъ разсчета долго держать его на рукахъ, такъ какъ, по всѣмъ признакамъ, цѣны въ теченіе предстоящей осени и зимы пойдутъ на пониженіе; каждый торговецъ поспѣшитъ перепродать свои запасы, прежде нежели цѣны вполнѣ приноровятся къ уровню настоящаго урожая. Наконецъ, и со стороны самихъ потребителей, которымъ надоѣло платить 10-тирубл. цѣны за четверть ржи, слѣдуетъ ожидать нетерпѣливаго спроса на новый, сравнительно дешевый хлѣбъ. По всѣмъ этимъ соображеніямъ желѣзныя дороги, соединяющія южную Россію съ центральными губерніями и портами, должны приготовиться на предстоящіе осенніе мѣсяцы къ огромному приливу грузовъ.

Многочисленные опыты прошлыхъ лѣтъ даютъ возможность ясно представить себѣ картину того, что будетъ происходить мѣсяца черезъ два на желѣзнодорожныхъ станціяхъ. Мѣшки съ хлѣбомъ, сваленные на землю, за неимѣніемъ мѣста на станціонныхъ платформахъ, гніютъ и прорастаютъ отъ почвенной сырости и дождей; отправители по цѣлымъ днямъ толпятся въ товарной конторѣ, то ласковыми просьбами, то нетерпѣливою руганью стараясь добыть вагоновъ для отправки спѣшнаго товара, или же, убѣдившись въ безплодности своихъ усилій, уныло бродятъ вблизи своего погибающаго груза. Агенты желѣзныхъ дорогъ, неповинные въ задержкѣ, не смѣютъ показаться на глаза возбужденной толпы. Желѣзнодорожное начальство завалено жалобами, ходатайствами и мольбами, но помочь горю уже поздно. Безотрадное зрѣлище представляетъ эта всеобщая суматоха.

Провидѣніе послало обильный урожай; земледѣлецъ со страшными усиліями и затратами успѣлъ собрать его. Казалось бы, ему остается только наслаждаться плодами своихъ трудовъ; но оказывается, что добрая доля этихъ плодовъ ускользаетъ изъ его рукъ на пути отъ житницы къ потребителю. Трудно оцѣнить, какая доля богатства нашей страны безплодно исчезаетъ во время залежей на желѣзныхъ дорогахъ, но, по отзывамъ свѣдущихъ людей, она громадна. Если же къ цѣнности сгнившаго, проросшаго и разсыпаннаго хлѣба присоединить еще убытки отправителей и торговцевъ отъ несвоевременной доставки товара, равно какъ отъ упущенія благопріятнаго момента для сбыта, то на эту сумму возможно было бы не только выстроить помѣщенія для привезеннаго груза, но даже сами желѣзныя дороги привести въ такой видъ, что не было бы залежей.

Главная бѣда отправителей, въ случаяхъ залежей, состоитъ въ томъ, что желѣзныя дороги почти всегда оказываются неприготовленными къ наплыву грузовъ. Хотя желѣзнодорожныя управленія очень хорошо знаютъ провозную способность своихъ линій и должны были бы уже при первыхъ слухахъ объ урожаѣ, на основаніи прежняго опыта, предвидѣть возможность загроможденія станцій, но тѣмъ не менѣе усиленный подвозъ хлѣба въ большинствѣ случаевъ падаетъ имъ какъ снѣгъ на голову: на станціяхъ нѣтъ ни подстилокъ, ни покрышекъ для грузовъ, и ихъ поневолѣ приходится бросать на произволъ стихій. На-дняхъ министерство путей сообщенія, имѣя въ виду обычную забывчивость правленій желѣзныхъ дорогъ, напомнило имъ особымъ циркуляромъ о возможности залежей въ нынѣшнемъ году и о необходимости заблаговременной подготовки къ нимъ. Циркуляръ заслуживаетъ, конечно, признательности, какъ выраженіе заботъ министерства объ интересахъ отправителей; но мудрено думать, чтобы онъ предупредилъ повтореніе обычныхъ невзгодъ. Пока на желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ не лежитъ отвѣтственности за цѣлость ввезенныхъ на станцію грузовъ, до тѣхъ поръ всякія затраты по охраненію будутъ

казаться дорогамъ излишнимъ расходомъ и ненужною роскошью. Что за дѣло желѣзнодорожной компаніи, что отправители разоряются; сама она не несетъ отъ нихъ никакихъ убытковъ, и этого довольно, чтобы представленія мѣстныхъ агентовъ о расширеніи станціонныхъ платформъ, о присылкѣ достаточныхъ запасовъ подстилокъ и покрышекъ оставались подъ сукномъ. Циркуляръ министерства разсчитываетъ на добровольныя жертвы со стороны представителей компаній и ихъ готовность при случаѣ угодить начальству; но въ коммерческомъ дѣлѣ подобные мотивы отступаютъ на задній планъ, какъ скоро они приходятъ въ столкновеніе съ другими, болѣе крупными интересами. Если бы существовалъ законъ объ отвѣтственности въ вышеупомянутомъ смыслѣ, то собственная выгода компаній вѣрнѣе всякихъ внушеній и циркуляровъ заставила бы ихъ блюсти за сохранностью переданныхъ товаровъ.

Говорятъ, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за цѣлость ввезенныхъ товаровъ не мирится съ лежащею на нихъ обязанностью принимать всѣ предъявляемые къ отправкѣ грузы. Если дорога должна будетъ уплачивать убытки, происшедшіе отъ убыли и просрочки въ доставкѣ ко времени ввоза груза на станцію, то ей должно быть, повидимому, предоставлено право отказать въ пріемѣ, какъ скоро она чувствуетъ себя не въ силахъ сохранить въ цѣлости и своевременно доставить предъявляемый грузъ. Но обязанность пріема грузовъ и въ настоящее время не безусловна: по существующимъ правиламъ станція закрывается для пріема съ разрѣшенія инспекціи, въ случаѣ значительнаго загроможденія. Къ сожалѣнію, эта мѣра принимается теперь обыкновенно уже послѣ того, какъ станція бываетъ завалена цѣлою массой грузовъ. Законъ объ отвѣтственности имѣлъ бы только тѣ послѣдствія, что распоряженіе о закрытіи станціи дѣлалось бы своевременнѣе и что отправители вмѣсто того, чтобы бросать грузъ на станціонныхъ дворахъ, хранили бы его на мѣстахъ. Трудно думать, чтобы желѣзныя дороги стали при существованіи

этого закона искусственно отталкивать отъ себя грузы во избѣжаніе отвѣтственности: ихъ выгода отъ обильнаго прилива предметовъ перевозки такъ велика, что простой разсчетъ заставитъ ихъ скорѣе устроить разныя приспособленія для храненія грузовъ, чѣмъ злоупотреблять правомъ временнаго закрытія станцій съ рискомъ потерять часть своей перевозки.

---

4. О подъѣздныхъ путяхъ (1887 годъ).—На-дняхъ обнародованъ новый законъ большой важности для народнаго хозяйства. Мы разумѣемъ Положеніе о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, Высочайше утвержденное еще 14-го апрѣля, но появившееся въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» только въ первыхъ числахъ іюня мѣсяца. Законъ 14-го апрѣля отвѣчаетъ на одну изъ настоятельнѣйшихъ потребностей настоящаго времени. Нашему отечеству удалось съ огромнымъ напряженіемъ силъ и средствъ соорудить довольно обширную сѣть желѣзныхъ дорогъ, но эта высшая форма перевозочной промышленности до сихъ поръ является у насъ чѣмъ-то въ родѣ оазисовъ въ пустынѣ. Проѣзжая по желѣзной дорогѣ или перевозя по ней грузъ, вы чувствуете себя въ однихъ и тѣхъ же условіяхъ съ жителемъ самыхъ культурныхъ странъ Европы; но стоитъ удалиться на нѣсколько десятковъ саженъ отъ станціи, и вы переноситесь въ первобытную обстановку. Еще зимой и среди лѣта можно кое-какъ пробираться по нашимъ грунтовымъ путямъ, но въ весеннее и осеннее время они дѣлаются вовсе непроѣздными. И это наблюдается не въ однихъ только глухихъ углахъ страны, гдѣ и движеніе-то не настолько велико, чтобы привлечь вниманіе жителей къ дорожному вопросу, а нерѣдко близъ оживленныхъ торговыхъ и промышленныхъ пунктовъ, около крупныхъ городовъ и рѣчныхъ пристаней. Кто желалъ бы представить во всей яркости картину бездорожья въ ближайшихъ окрестностяхъ рельсовыхъ путей, тотъ пусть заглянетъ въ труды бывшей Барановской коммиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго

дѣла: тамъ сплошь и рядомъ указывались факты, что за подвозъ на разстояніи двухъ—трехъ верстъ отъ торговаго пункта къ станціи приходится платить столько же, сколько за 100 верстъ по желѣзной дорогѣ. Что и въ настоящее время положеніе дѣлъ измѣнилось немного, объ этомъ свидѣтельствуютъ повсемѣстныя жалобы, раздававшіяся въ минувшую осень, которая отличалась отъ подобнаго же времени въ другіе годы только тѣмъ, что затянулась дольше обыкновеннаго.

Едва ли нужно много распространяться о томъ, какіе убытки наноситъ бездорожье населенію страны, ея промышленности и самимъ желѣзнымъ дорогамъ. Громадные накладные расходы, падающіе на вывозные грузы и такъ сильно затрудняющіе соперничество Россіи съ другими странами на заграничныхъ рынкахъ, происходятъ, какъ это выяснено неоднократными изслѣдованіями, главнымъ образомъ отъ этой причины. Сокращеніе и даже почти полная пріостановка движенія на многихъ желѣзныхъ дорогахъ во время весенней и осенней безпутицы иногда представляетъ другой бросающійся въ глаза родъ ущербовъ отъ изображеннаго состоянія путей. А затѣмъ кто возьмется перечесть разныя то мелкія, то крупныя потери въ хозяйствѣ, всѣ эти задержки, просрочки, поломки, порчу грузовъ и мученіе людей, происходящія отъ дурныхъ дорогъ. Поистинѣ только удивительная наша неразсчетливость можетъ мириться съ подобными средствами сообщеній.

Если мы обратимся къ причинамъ жалкаго положенія грунтовыхъ дорогъ въ нашей странѣ, то на первомъ мѣстѣ должны будемъ поставить, конечно, нашу бѣдность. У насъ какъ бы вошло въ обычай сваливать вину за бездорожье на земство. Но что, спрашивается, могутъ сдѣлать серьезнаго наши мѣстныя земства, общипанныя въ источникахъ доходовъ и обремененныя массой обязательныхъ расходовъ. Нѣкоторыя изъ земствъ дѣлаютъ немало по дорожной части; такъ, напримѣръ, московское устроило шоссированные подъѣздные пути къ желѣзнодорожнымъ станціямъ отъ всѣхъ своихъ

уѣздныхъ городовъ; но въ такомъ финансовомъ положеніи, какъ московское, находятся въ Россіи лишь очень немногія изъ земствъ, большинство же, при всемъ желаніи, не въ состояніи почти ничего затратить на улучшеніе путей. Однако и помимо недостатка въ средствахъ препятствіемъ къ улучшенію мѣстныхъ путей являлся до сихъ поръ недостатокъ соотвѣтствующаго законодательства. Упрямство отдѣльнаго землевладѣльца могло разстроить всякое начинаніе въ этой области; но если даже и удавалось добиться соглашенія съ владѣльцами земли, предпринимателямъ приходилось преодолѣть столько формальностей и хлопотъ для исходатайствованія разрѣшенія, что не у многихъ доставало энергіи довести дѣло до конца. На-дняхъ въ нашей газетѣ было разсказано, какъ трудно достается владѣльцамъ угольныхъ копей въ Донецкомъ краѣ устройство подъѣздныхъ путей и какимъ монопольнымъ положеніемъ пользуются предпріятія, которымъ удалось добиться ихъ. Важное значеніе новаго закона въ томъ по преимуществу и состоитъ, что имъ почти устраняются всѣ искусственныя препятствія, сковывавшія добрую волю лицъ и учрежденій, желавшихъ приняться за устройство подъѣздныхъ путей.

По Положенію 14-го апрѣля право устраивать и содержать подъѣздные пути къ желѣзнымъ дорогамъ предоставляется земскимъ учрежденіямъ, городскимъ и сельскимъ обществамъ, акціонернымъ компаніямъ и отдѣльнымъ лицамъ. Ко всѣмъ названнымъ разрядамъ строителей прилагаются одинаковыя правила. Подобнымъ же образомъ уравниваются относительно существенныхъ полномочій, доставляемыхъ новымъ закономъ, съ одной стороны, пути рельсовые съ механическими и живыми двигателями и съ другой—шоссированные или мощеные. Въ чемъ же состоятъ помянутыя полномочія? Важнѣйшей помѣхой въ дѣлѣ устройства мѣстныхъ путей являлось до сихъ поръ столкновеніе интересовъ предпринимателей и владѣльцевъ земель, по которымъ долженъ проходить путь. Землевладѣлецъ можетъ затормазить дѣло въ самомъ началѣ, не допустивъ производства изысканій

въ принадлежащемъ ему имѣніи, а затѣмъ, когда проектъ готовъ, можетъ отказаться отъ уступки земли, требующейся подъ дорогу. Главная задача новаго закона состоитъ въ урегулированіи отношеній между собственникомъ земли и устроителемъ пути. Нужно отдать справедливость, что эта трудная задача разрѣшается закономъ вполнѣ удовлетворительно. Положеніе 14-го апрѣля установляетъ опредѣленный порядокъ, по которому можетъ быть разрѣшено производство изысканій при отсутствіи соглашенія между заинтересованными сторонами. Далѣе, оно распространяетъ на всѣ названные выше разряды путей при соблюденіи извѣстныхъ условій право принудительнаго отчужденія частныхъ имуществъ, ранѣе примѣнявшееся только къ государственнымъ путямъ и то каждый разъ въ видѣ сепаратной мѣры.

Правда, это отчужденіе обставлено нелегкими формальностями, правда, что для путей частнаго пользованія оно примѣняется лишь въ томъ случаѣ, если эти послѣдніе по своему значенію для производительности государства будутъ признаны общеполезными; но важно установленіе самаго принципа обязательнаго отчужденія для всѣхъ помянутыхъ категорій дорогъ, важно, что произволъ отдѣльныхъ собственниковъ не можетъ отнынѣ помѣшать осуществленію полезныхъ путей. Предоставляя устроителямъ путей важныя права, законъ принимаетъ однако же серьезныя мѣры къ огражденію интересовъ землевладѣльцевъ.

Эти мѣры состоятъ въ тщательномъ обсужденіи степени необходимости вмѣшательства въ права земельныхъ собственниковъ, прежде нежели такое вмѣшательство послѣдуетъ, и въ обезпеченіи имущественныхъ ихъ требованій. Даже производство изысканій на чужой землѣ при отсутствіи соглашенія съ владѣльцемъ разрѣшается не иначе, какъ по разсмотрѣніи вопроса въ особомъ присутствіи, состоящемъ подъ предсѣдательствомъ губернатора изъ губернскаго предводителя дворянства, предсѣдателя губернской земской управы, инспектора желѣзной дороги и, въ случаѣ надобности, кромѣ того изъ свѣдущихъ лицъ по приглашенію присутствія. На

рѣшеніе присутствія допускается жалоба къ министру внутреннихъ дѣлъ. Чтобы обезпечить вознагражденіе собственника за убытки, причиняемые изысканіями, присутствіе, разрѣшая эти послѣднія, опредѣляетъ размѣръ залога, который долженъ быть представленъ предпринимателемъ. Еще заботливѣе относится законъ къ владѣльцу въ случаѣ отчужденія земли. Дѣла этого рода послѣ предварительнаго обсужденія въ особомъ присутствіи, составъ котораго указанъ выше, представляются, смотря по роду дорогъ, или къ министру внутреннихъ дѣлъ, или къ министру путей сообщенія, а этими послѣдними направляются въ Государственный Совѣтъ. Присутствіе между прочимъ должно высказать свое мнѣніе о пользѣ, ожидаемой отъ новаго пути, и о примѣненіи тѣхъ или иныхъ изъ указанныхъ въ законѣ основаній для оцѣнки отчуждаемыхъ имуществъ. Важнымъ средствомъ къ предупрежденію излишнихъ захватовъ земли со стороны строителей является статья закона, по которой принудительное отчужденіе допускается лишь относительно опредѣленныхъ участковъ, въ точности указанныхъ въ представленныхъ Государственному Совѣту планахъ и описяхъ. Имущества, оцѣненныя или по соглашенію съ владѣльцемъ, или по установленнымъ въ законѣ правиламъ, поступаютъ въ распоряженіе предпринимателей лишь по совершеніи купчей крѣпости и уплатѣ означенныхъ въ ней денегъ. Предварительное занятіе отчуждаемыхъ земель по планамъ, бывшимъ въ виду Государственнаго Совѣта, допускается только по обезпеченіи причитающагося владѣльцамъ вознагражденія. Приведенныя мѣры предосторожности нельзя не признать цѣлесообразными въ виду многочисленныхъ примѣровъ продолжительной затяжки въ разсчетахъ съ землевладѣльцами, имѣвшихъ мѣсто при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ указанныхъ основныхъ постановленій новаго закона нельзя не отмѣтить еще нѣсколькихъ важныхъ его пунктовъ. Такъ, Положеніе 14-го апрѣля предоставляетъ министру путей сообщенія, по соглашенію съ министромъ финансовъ, разрѣшать разногласія между строителями подъѣздныхъ путей

и управленіями желѣзныхъ дорогъ, если требуется примкнуть подъѣздной путь къ желѣзной дорогѣ или пересѣчь послѣднюю. Такимъ образомъ, отнынѣ установленъ законный исходъ дѣла на тѣ случаи, когда желѣзнодорожное Общество, повинуясь какимъ-либо частнымъ интересамъ, вздумало бы помѣшать сооруженію пути. Далѣе, существенное нововведеніе заключается въ ст. 9-й, которая допускаетъ заключеніе договоровъ объ арендованіи земель для подъѣздныхъ путей на сроки до 60-ти лѣтъ. Чтобы оцѣнить значеніе этой статьи, достаточно припомнить, что по дѣйствующему законодательству для устройства дороги нельзя было, за нѣкоторыми исключеніями, заарендовать землю болѣе чѣмъ на двѣнадцать лѣтъ.

Изложенныя особенности Положенія 14-го апрѣля показываютъ, насколько удачно восполненъ имъ пробѣлъ, существовавшій въ нашемъ законодательствѣ. Открывая просторъ для сооруженія дѣйствительно полезныхъ путей, Положеніе въ то же время обставило права владѣльцевъ земель всевозможными гарантіями. Оно обезпечило далѣе соотвѣтствующими правилами своевременность постройки начатыхъ путей и безопасность ихъ эксплоатаціи. Допустивъ широкую власть министра въ дѣлѣ опредѣленія тарифныхъ ставокъ, оно предупредило возможность притѣсненія публики строителями на путяхъ общаго пользованія. Создавъ, такимъ образомъ, для строительныхъ предпріятій прочную юридическую почву, законъ, по всей вѣроятности, двинетъ впередъ важное дѣло сооруженія подъѣздныхъ путей, тѣмъ болѣе, что въ нѣсколькихъ его статьяхъ говорится о возможности льготъ и пособій со стороны правительства. Жаль только, что нашъ законъ не даетъ болѣе точныхъ указаній о размѣрахъ пособія и случаяхъ, въ которыхъ оно можетъ быть даровано, какъ это сдѣлано въ нѣкоторыхъ иностранныхъ законодательствахъ,—напримѣръ, французскомъ.

5. Положеніе служащихъ и несчастные случаи на желѣзныхъ дорогахъ (1888 годъ). — Желѣзнодорожныя несчастья представляютъ въ высшей степени сложное явленіе, зависящее отъ совокупности дѣйствія множества причинъ. Свойства пути, качества подвижного состава, быстрота движенія, атмосферическія вліянія,—все это и многое другое можетъ вызвать сходъ съ рельсовъ или столкновеніе поѣздовъ, которые, смотря по совершенно случайнымъ обстоятельствамъ, или обойдутся благополучно, или отправятъ на тотъ свѣтъ нѣсколько десятковъ человѣкъ. Но въ числѣ разнообразныхъ условій, опредѣляющихъ безопасность движенія, важнѣйшую, едва ли даже не первенствующую роль играютъ качества персонала служащихъ на дорогахъ. Сложный механизмъ желѣзнодорожной перевозки можетъ дѣйствовать вполнѣ правильно лишь въ томъ случаѣ, когда его вѣрно направляетъ и за нимъ зорко слѣдитъ человѣкъ,—да и не одинъ человѣкъ, а множество лицъ, неуклонно подчиняющихся общему плану и до послѣднихъ мелочей согласующихъ свои дѣйствія. Если на мѣста машиниста, кондуктора, стрѣлочника или дорожнаго сторожа попадутъ люди неумѣлые, неаккуратные, ненаходчивые, то даже при превосходныхъ качествахъ всѣхъ составныхъ частей желѣзнодорожнаго механизма опасности всегда открыты двери настежь. Однако и достойнѣйшіе служащіе становятся никуда негодными, если чрезмѣрная продолжительность или крайняя напряженность работы дѣлаетъ ихъ вялыми и безсильными.

Въ виду сказаннаго существенными средствами обезпечить безопасность движенія являются достаточное количество служащихъ и удачный выборъ ихъ. Къ сожалѣнію, и то, и другое требованіе сплошь и рядомъ нарушается. Хозяева и главные заправители желѣзныхъ дорогъ подъ вліяніемъ ложной экономіи нерѣдко до послѣдней крайности сокращаютъ число служащихъ, обрекая остающихся на непосильную и изнурительную работу. Такая экономія до поры, до времени можетъ не обнаруживать себя никакими вредными

послѣдствіями; но рано или поздно непремѣнно наступаетъ моментъ, когда изъ-за оплошности задремавшаго машиниста или плохо выспавшагося стрѣлочника ни въ чемъ неповинным пассажирамъ или агентамъ дороги приходится расплачиваться здоровьемъ и жизнью за нѣсколько лишнихъ рублей въ дивидендѣ акціонеровъ. Еще бо́льшія нарушенія вышеизложенныхъ требованій проявляются въ дѣлѣ выбора служащихъ. Едва ли можно указать другую область общественной или частной дѣятельности, гдѣ въ такой степени царили бы фаворитизмъ, протекція и произволъ, какъ при назначеніи лицъ на должности въ желѣзнодорожныхъ компаніяхъ. Въ эту сферу нѣтъ доступа самому дѣльному человѣку, если ему не удастся заручиться сильнымъ покровителемъ; здѣсь, по суровымъ, но справедливымъ словамъ барона Вебера, чаще всего «повышается, обходя честныхъ и достойныхъ служащихъ, протеже чьей-нибудь любовницы, племянникъ члена правленія, сынъ директорши горничной или ловкій льстецъ и проворный укрыватель». Какъ возможно при господствѣ подобныхъ способовъ назначенія на должности разсчитывать на хорошій подборъ служащихъ и на усердное исполненіе ими своихъ обязанностей?

Одно изъ важнѣйшихъ вліяній на качества служащихъ оказываетъ размѣръ назначаемаго имъ вознагражденія. Замѣчаніе того же Вебера, что «желѣзнодорожные правители, оплачиваемые свыше возможности приносить соотвѣтственную пользу, любятъ проявлять свою хозяйственную дѣловитость въ сокращеніи жалованья бѣдныхъ служащихъ», примѣняется не къ одной Германіи. На одной изъ подмосковныхъ дорогъ еще недавно переѣзднымъ сторожихамъ,—правда, при мужьяхъ, состоящихъ на службѣ,—назначалось жалованье въ 2 руб. въ мѣсяцъ, путевымъ сторожамъ—10 р., стрѣлочникамъ—11 р., кондукторамъ—16 р. въ мѣсяцъ. Скажутъ, пожалуй, что и при такомъ скудномъ содержаніи нѣтъ отбоя отъ лицъ, желающихъ занять любое мѣсто. Но вѣдь мало ли на что́ рѣшается голодный человѣкъ, а чуть только миновала острая нужда, онъ начинаетъ

еще живѣе чувствовать горечь своего положенія. Мудрено ждать твердаго сознанія своего долга и преданности интересамъ дѣла отъ человѣка, плохо накормленнаго, раздраженнаго на судьбу, лишеннаго всякихъ надеждъ въ будущемъ, тяготящагося своимъ положеніемъ и въ то же время ежеминутно дрожащаго при мысли о возможности лишиться куска хлѣба по капризу любого изъ многочисленныхъ начальниковъ. Нищенское вознагражденіе и необезпеченность будущаго въ связи съ полнымъ безправіемъ дѣлаютъ изъ нашихъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ поистинѣ жалкій родъ людей. Невольно закрадывается въ голову мысль, не здѣсь ли кроется причина того множества несчастныхъ случаевъ, которое отличаетъ нашу желѣзнодорожную сѣть хоть, напримѣръ, отъ сосѣднихъ финляндскихъ дорогъ.

Передъ нами находятся недавно вышедшій «Статистическій сборникъ министерства путей сообщенія», обнимающій свѣдѣнія за 1886 годъ, и отчетъ финляндскихъ дорогъ за тотъ же годъ. Въ 1886 году на всѣхъ 24,508 верстахъ русской желѣзнодорожной сѣти было 249 сходовъ съ рельсовъ, 44 столкновенія и 447 разныхъ иныхъ происшествій. При всѣхъ этихъ случаяхъ пострадало 1,413 человѣкъ, въ томъ числѣ убито 420. Нѣкоторыя изъ нашихъ дорогъ особенно выдавались по обилію несчастныхъ случаевъ. Такъ, пятая доля всѣхъ сходовъ (52) и четвертая доля столкновеній (11) приходятся на 600-верстную Николаевскую дорогу; слѣдующее затѣмъ мѣсто принадлежитъ Закавказской дорогѣ—46 сходовъ и 5 столкновеній. Таковы цифры на нашихъ дорогахъ. Что̀ касается до финляндской сѣти, то на ней въ теченіе 1886 г., при протяженіи въ 1,450 верстъ, не было ни одного схода, ни одного столкновенія поѣздовъ и только 16 такъ-называемыхъ разныхъ происшествій, при которыхъ пострадало 16 чел. Можно было бы приписывать разницу въ числѣ несчастныхъ случаевъ и въ количествѣ пострадавшихъ сравнительно малому движенію на финляндскихъ дорогахъ; но оказывается, что потерпѣвшихъ гораздо меньше въ Финляндіи даже по разсчету на версту поѣзда. Такъ, въ

1886 г. на 100,000 поѣздоверстъ приходилось пострадавшихъ въ Финляндіи $0,_{58}$ человѣкъ, а у насъ $1,_4$ челов., т.-е. въ $2^1/_2$ раза больше.

Обращаясь къ причинамъ столь значительной разницы, мы попробуемъ, въ силу только-что изложенныхъ соображеній, сравнить вознагражденіе служащихъ у насъ и въ Финляндіи. Выше были приведены цифры содержанія наиболѣе многочисленныхъ служащихъ на одной изъ дорогъ. Что на прочихъ нашихъ линіяхъ нормы содержанія не слишкомъ разнятся отъ упомянутыхъ, объ этомъ свидѣтельствуютъ данныя, помѣщенныя въ «Сборникѣ министерства путей сообщенія» за 1886 г. Если мы возьмемъ цифры для цѣлой сѣти, то выйдетъ, что, напримѣръ, по службѣ пути и зданій среднее содержаніе постояннаго служащаго составитъ 183 р. въ годъ, а служащаго вообще, какъ постояннаго, такъ и временнаго,—176 р.; по службѣ движенія постоянный служащій получаетъ 354 р., служащій вообще 341 р. Соединивъ въ одно цѣлое всѣхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, мы найдемъ, что среднее содержаніе ихъ на нашей сѣти равнялось въ 1886 г. 328 р. Сопоставимъ съ этими цифрами свѣдѣнія о финляндскихъ дорогахъ. Среднее содержаніе служащаго составляло тамъ въ 1886 г. 1,144 марки, или, считая марку по 40 к., 457 р., т.-е. больше противъ средняго содержанія русскаго служащаго на $43^0/_0$; служащій въ отдѣлѣ пути и зданій получаетъ въ Финляндіи среднимъ числомъ 854 марки, или 342 р., т.-е. почти вдвое (на $94^0/_0$) больше противъ русскаго агента того же отдѣла; служащій по отдѣлу движенія—1,282 марки, или 513 р., т.-е. на $51^0/_0$ больше противъ русскаго. Нужно притомъ замѣтить, что приведенныя цифры относительно финляндскихъ дорогъ относятся уже къ прошлому. Постановленіемъ сената, Высочайше утвержденнымъ 23-го декабря 1887 г., введены на финляндскихъ дорогахъ новые штаты, по которымъ для самыхъ низшихъ разрядовъ служащихъ,—напримѣръ, для дорожныхъ сторожей,—введено вознагражденіе, начинающееся съ 600 марокъ, или 240 р., и путемъ

прибавокъ черезъ каждыя 5 лѣтъ доходящее до 900 марокъ, или 360 р.; жалованье младшаго кондуктора начинается съ 400 р. въ годъ и доходитъ до 480 р. Кромѣ того, такъ какъ финляндскія дороги принадлежатъ правительству, то большинство служащихъ имѣетъ право на государственную пенсію, а тѣ, кто пенсіей отъ государства не пользуются, участвуютъ въ желѣзнодорожной пенсіонной кассѣ.

Приведенная разница въ вознагражденіи и степени обезпеченности служащихъ достойна того, чтобы на нее было обращено вниманіе при обсужденіи причинъ недостаточной безопасности движенія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

ТОРГОВАЯ ПОЛИТИКА.

Протекціонизмъ промышленный и аграрный.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1882—1901 гг.

Протекціонизмъ и меркантилизмъ *) (1887 годъ). — Таможенный протекціонизмъ совершаетъ нынѣ тріумфальное шествіе по всей Европѣ. Правительства наперерывъ одно передъ другимъ стремятся вводить новыя пошлины и поднимать старыя. Принципъ промышленной свободы, за который съ конца прошлаго вѣка боролось столько лучшихъ умовъ, отбрасывается какъ негодная ветошь. Нельзя сказать, чтобы это движеніе представляло нѣчто новое въ исторіи. Напротивъ, оно есть возвращеніе къ прошлому, попятный шагъ въ ходѣ человѣческой культуры. Еще съ конца Среднихъ вѣковъ, съ того момента, какъ стало развиваться въ обществѣ раздѣленіе занятій, государственная власть считала своею обязанностью обезпечивать обособившимся предпріятіямъ вѣрный сбытъ ихъ издѣлій при помощи таможенныхъ пошлинъ. Въ эпоху такъ-называемаго меркантилизма таможенное охраненіе національныхъ промысловъ сдѣлалось одною изъ важнѣйшихъ заботъ государственной власти и достигало поистинѣ грандіозныхъ размѣровъ. Современный протекціонизмъ—лишь блѣдная копія съ вели-

---

*) Эта статья появилась въ газетѣ въ видѣ двухъ передовыхъ, помѣщенныхъ въ №№ 182 и 203-мъ 1887 года.

чественнаго оригинала, въ нѣкоторыхъ важныхъ отношеніяхъ стоящая далеко позади своего прототипа.

Представители стараго меркантилизма, въ отличіе отъ ихъ современныхъ эпигоновъ, оказывали таможенное покровительство не всѣмъ, а лишь нѣкоторымъ отраслямъ промышленности, выбраннымъ по строго обдуманному плану. Общее направленіе состояло въ поощреніи обрабатывающей промышленности, которая доставляла товары, особенно пригодные для вывоза за границу и требовавшіе для своего производства значительнаго количества національнаго труда. Твердо стремясь къ поставленной цѣли, политика меркантилизма старалась всячески удешевить сырые и вспомогательные матеріалы для промышленности. Въ этихъ видахъ заграничное сырье не только пропускалось внутрь страны безпошлинно, но даже искусственно привлекалось при помощи ввозныхъ премій.—Не то теперь. Приверженцы покровительственной теоріи въ своемъ усердіи объ охранѣ національнаго производства готовы обложить пошлинами все, что только переходитъ пограничную черту, чуть ли даже не самый воздухъ. Ни одна страна не заходитъ въ этомъ отношеніи такъ далеко, какъ наше отечество въ послѣдніе годы. Долгое время нашъ отечественный протекціонизмъ сосредоточивался на поощреніи мануфактурной промышленности, открывая свободный доступъ всякому сырью. Не только каменный уголь или руды, но даже металлы допускались къ безпошлинному привозу изъ-за границы, когда послѣдніе требовались въ качествѣ матеріала для другого производства,—напримѣръ, для механическихъ заводовъ. При этомъ порядкѣ у насъ возникли и развились цѣлыя громадныя отрасли добывающей промышленности, каковы: каменноугольное дѣло въ Донецкомъ краѣ, нефтяная промышленность на Кавказѣ, добыча каменной соли въ Екатеринославской губ. Однако въ послѣднее время взгляды перемѣнились. Тарифъ на металлы сталъ все возрастать; явились пошлины на руды, на каменный уголь. Эта новая система достигла крайняго своего выраженія и завершенія въ установленныхъ 21-го

апрѣля 1887 года пошлинахъ на чугунъ, желѣзо, сталь и издѣлія изъ нихъ и новомъ тарифѣ на каменный уголь и коксъ. Мы считаемъ названные тарифы завершеніемъ системы потому, что они не будутъ подлежать измѣненію до 1898 г., какъ это прямо выражено относительно чугуна и угля.

Что́ бы ни говорили защитники упомянутыхъ пошлинъ, онѣ составляютъ по сравненію съ прежнимъ меркантилизмомъ шагъ не впередъ, а назадъ.

Таможенное обложеніе въ размѣрѣ, превышающемъ такъ-называемыя фискальныя пошлины, конечно, не можетъ быть само себѣ цѣлью. Общепризнанная задача его состоитъ въ доставленіи національному труду выгоднаго занятія чрезъ обезпеченіе сбыта его продуктамъ. Эта цѣль и должна быть главнымъ критеріемъ при обсужденіи степени цѣлесообразности каждой данной пошлины. Случаи, когда таможенная охрана вызывается необходимостью во что бы то ни стало водворить извѣстные промыслы, необходимые въ видахъ безопасности страны, являются сравнительно рѣдкимъ исключеніемъ. Съ точки зрѣнія только-что изложеннаго критерія, очевидно, нельзя согласиться съ тѣмъ распространеннымъ въ наши дни взглядомъ, что задачей таможенной политики должно быть огражденіе отъ иностранной конкурренціи всѣхъ или почти всѣхъ промысловъ страны. Признать такое положеніе правильнымъ мѣшаютъ два обстоятельства: во-первыхъ, употребленіе продуктовъ однихъ промысловъ въ качествѣ матеріала для другихъ и, во-вторыхъ, зависимость потребленія и спроса на товары отъ цѣнъ. При наличности двухъ указанныхъ условій легко можетъ случиться, что, водворяя или расширяя при помощи таможеннаго обложенія одинъ какой-либо родъ промышленности и чрезъ то обезпечивая занятіе извѣстному числу рабочихъ, мы помѣшаемъ развитію другихъ отраслей промышленности, которыя могли бы занять гораздо большую массу національнаго труда. Такой случай будетъ имѣть мѣсто всякій разъ, когда громоздкіе продукты одной промышленности необходимы въ каче-

ствѣ матеріала для другой, отдѣленной отъ первой значительнымъ разстояніемъ. Представимъ себѣ, напр., что единственнымъ источникомъ минеральнаго топлива, пригоднаго для выплавки чугуна, служитъ донецкая каменноугольная промышленность, какъ оно почти и есть на самомъ дѣлѣ. Допустимъ, далѣе, что лучшія желѣзныя руды находятся на балтійскомъ побережьи. При такомъ географическомъ положеніи угля и рудъ прибалтійское желѣзное производство, естественно, обратится къ иностранному углю, который вслѣдствіе близости моря будетъ обходиться дешево; донецкая же углепромышленность ограничится производствомъ топлива для мѣстнаго района при невозможности конкуррировать на прибалтійскихъ рынкахъ, вслѣдствіе отдаленности ихъ, съ дешевымъ иностраннымъ углемъ. Предположимъ, что вводится таможенный тарифъ, не пропускающій изъ-за границы ни угля, ни желѣза. Каковы будутъ послѣдствія этой мѣры? Донецкая углепромышленность расширитъ свой сбытъ, такъ какъ начнетъ поставлять уголь на прибалтійскіе заводы. Статистическія цифры будутъ краснорѣчиво свидѣтельствовать о возрастаніи производства и сбыта и доставлять благодарный матеріалъ для прославленія творцовъ пошлины. Но нужно заглянуть и на другую сторону медали: нужно изслѣдовать, что́ станется съ прибалтійскими заводами. Имъ придется получать уголь по цѣнѣ вдвое, а быть можетъ, и втрое высшей противъ прежняго, такъ какъ вслѣдствіе крайней отдаленности донецкихъ залежей уголь не можетъ быть доставленъ къ Балтійскому морю на болѣе выгодныхъ условіяхъ. Дороговизна угля естественно вызоветъ поднятіе цѣнъ на желѣзо. Вздорожаніе желѣза сократитъ спросъ на него, заставивъ населеніе ограничивать потребленіе желѣза лишь предѣлами крайней необходимости. Вслѣдъ за желѣзомъ по той же причинѣ упадетъ потребленіе и разныхъ издѣлій изъ него. Уменьшеніе спроса заставитъ въ концѣ-концовъ сжать и производство. Такимъ образомъ, выйдетъ, что часть населенія, раньше занятаго въ желѣзодѣлательномъ производствѣ

и въ изготовленіи разныхъ издѣлій изъ желѣза, останется безъ занятій и безъ заработка. Благополучіе одной части населенія будетъ достигнуто въ этомъ случаѣ за счетъ другой его части. Съ точки зрѣнія цѣлой страны при подобныхъ обстоятельствахъ пошлина принесетъ одинъ вредъ, такъ какъ поведетъ къ сжатію потребленія необходимыхъ каждому предметовъ и къ напрасному уничтоженію раньше затраченныхъ капиталовъ.

Мы взяли крайній случай, хотя нужно замѣтить, что таможенныя мѣры послѣдняго времени подходятъ къ нему довольно близко. Въ дѣйствительной жизни страны можетъ встрѣтиться немало производствъ, болѣе или менѣе приближающихся къ этому идеальному примѣру.

Ничего подобнаго въ эпоху меркантилизма не бывало и быть не могло, ибо тамъ экономическая политика была не сборомъ случайныхъ мѣръ, навѣянныхъ внушеніями тѣхъ или другихъ заинтересованныхъ лицъ, а цѣлой наукой, которая вырабатывалась чрезъ внимательное изученіе дѣйствительности и тщательное соображеніе всѣхъ интересовъ, затрогиваемыхъ данною пошлиной.

Тогдашнее время не мирилось съ мыслью о возможности налагать на народъ болѣе или менѣе тяжелыя жертвы въ видѣ переплаты за покровительствуемые товары безъ установленія соотвѣтствующихъ обязательствъ для промышленниковъ, пользующихся отъ того барышами. Такъ, въ Англіи до самаго конца прошлаго столѣтія опредѣлялась закономъ нормальная длина, ширина и вѣсъ сукна; каждая штука подвергалась освидѣтельствованію и клеймилась чрезъ особыхъ правительственныхъ агентовъ. Подобная же система примѣнялась въ кожевенной промышленности: здѣсь формально запрещалось употреблять какіе-либо суррогаты вмѣсто дубовой коры, предписывалась извѣстная продолжительность самаго процесса приготовленія кожъ и возлагалось на городскія власти обязательство подвергать осмотру и клеймить каждую кожу передъ продажей. Особенно многочисленны были подобныя предписанія во Франціи въ эпоху

Кольбера. Фабричные регламенты того времени обнимали до мельчайшихъ подробностей всѣ стороны производства: они точно опредѣляли, какого качества, цвѣта, добротности долженъ быть товаръ. Собраніе постановленій, относящихся къ одной только ткацкой промышленности, занимаетъ цѣлыхъ три тома. За неисполненіе предписаній регламентовъ назначались строгія наказанія, состоявшія въ штрафахъ, конфискаціи товара, въ выставленіи къ позорному столбу сначала товара, а затѣмъ и самого производителя. Такимъ же образомъ поступали прусскіе короли и нашъ Петръ Великій. Такъ, Петръ Великій, запрещая привозъ полотенъ изъ-за границы, въ то же время, подъ опасеніемъ большого штрафа, предписывалъ производить непремѣнно широкія полотна на манеръ заграничныхъ, «шириною въ полтора аршина и съ четвертью въ аршинъ», и притомъ продавать полотняныя издѣлія «невысокою цѣною».

Какъ ни странны представляются въ наше время подобныя мѣропріятія, но нельзя не согласиться, что въ основѣ ихъ лежало справедливое начало. Если государство въ интересахъ цѣлой страны заставляло подданныхъ переплачивать на цѣнѣ товаровъ, то оно считало себя обязаннымъ позаботиться о томъ, чтобы эта переплата была какъ можно меньше и продолжалась возможно короткое время, что́ и достигалось при помощи регламентовъ и спеціальнаго надзора за промышленными заведеніями. Этими путями государство достигало того, что тогдашнія фабрики и заводы поневолѣ стояли на высотѣ современной имъ техники и производили товары наилучшаго качества.

Освободительное движеніе, начавшееся съ конца прошлаго столѣтія, постепенно уничтожило повсюду правительственную регламентацію промысловъ, которая и безъ того плохо мирилась съ быстрымъ техническимъ прогрессомъ новаго времени. Не нужно однако забывать, что проповѣдь свободы производства въ первое время неразрывно соединялась съ проповѣдью свободы торговли. Аргументы, противопоставлявшіеся вмѣшательству государства въ технику производства,

были въ сущности тѣ же самые, какими опровергалась торговая политика стараго меркантилизма. Но, выигравъ побѣду надъ государственной опекой при помощи фритредерскихъ теорій и убѣдившись въ безповоротности этого пріобрѣтенія, промышленные классы стали затѣмъ быстро склоняться къ протекціонизму: они, конечно, скоро сообразили, насколько удобно пользоваться правами и не нести обязанностей. И вотъ мы видимъ теперь любопытное явленіе. Изъ однихъ и тѣхъ же устъ исходятъ восторженное прославленіе государственнаго вмѣшательства въ промышленность и ожесточенное порицаніе этого принципа: первое имѣетъ мѣсто, когда требуется испросить новую пошлину или поднять прежнюю, а послѣднее — когда приходится отклонять попытки государства къ усовершенствованію техники или улучшенію быта рабочихъ. Доводы берутся при этомъ, смотря по удобству, или изъ старыхъ запасовъ меркантилизма, или изъ фритредерскаго арсенала.

Современный протекціонизмъ, конечно, прикрываетъ происшедшую перемѣну разными теоретическими и практическими соображеніями. Такъ, напримѣръ, обыкновенно выставляется на видъ, что соперничество внутреннихъ производителей совершенно достаточно для того, чтобы обезпечить надлежащую высоту промышленной техники и хорошее качество издѣлій въ покровительствуемыхъ отрасляхъ. Но каждый по опыту можетъ судить, насколько призрачно подобное ожиданіе. Есть отрасли промышленности, въ которыхъ при отсутствіи подвоза товаровъ изъ-за границы не существуетъ соперничества вслѣдствіе малочисленности производителей. Далѣе, во многихъ отрасляхъ предпринимателямъ нетрудно устроить стачки, примѣръ которыхъ мы можемъ видѣть у насъ между страховыми Обществами. Но даже въ тѣхъ случаяхъ, когда обоихъ приведенныхъ условій нѣтъ на-лицо, обыкновенно успѣетъ пройти немало времени, прежде нежели внутреннее соперничество окажетъ свое дѣйствіе. Такъ, въ сахарномъ производствѣ, которое водворилось и укрѣпилось у насъ при сильнѣйшей таможенной

охранѣ и при непрерывномъ содѣйствіи государства, понадобились почти два человѣческія поколѣнія для того, чтобы внутреннее соперничество приблизило цѣну сахара въ Россіи къ стоимости его за границей. Въ большинствѣ случаевъ между предпринимателями устанавливается какъ бы молчаливое соглашеніе, обобщающее во всѣхъ однородныхъ заведеніяхъ одинъ и тотъ же типъ техническаго устройства, который и держится безъ перемѣнъ долгіе годы. Стоитъ вспомнить, что всякое техническое нововведеніе сопряжено съ издержками, хлопотами и рискомъ, чтобы понять, какъ могутъ иногда въ теченіе многихъ лѣтъ удерживаться въ силу рутины отжившіе распорядки.

Опытъ нашей страны всего яснѣе показываетъ, насколько трудно возлагать надежды на внутреннюю конкурренцію въ дѣлѣ правильной постановки фабричной техники. Едва ли можно оспаривать то положеніе, что при современномъ высокомъ развитіи и непрерывномъ прогрессѣ техническихъ наукъ для успѣшнаго управленія сколько-нибудь значительнымъ промышленнымъ заведеніемъ требуется отъ завѣдующихъ лицъ хорошее общее и спеціальное образованіе. Безъ этого условія предпріятію мудрено стоять на надлежащей высотѣ и выдерживать соперничество другихъ заведеній, руководители которыхъ, въ силу своего образованія, имѣютъ способность и охоту подмѣчать и оцѣнивать нововведенія, совершающіяся въ ихъ области. Что же мы видимъ на дѣлѣ? На основаніи оффиціальныхъ данныхъ, сопоставленныхъ въ извѣстномъ «Указателѣ» Орлова, оказывается, что въ 1884 г. въ восьми губерніяхъ съ наиболѣе развитою фабрично-заводскою промышленностью изъ числа лицъ, завѣдующихъ производствомъ, было только 9% получившихъ техническое образованіе; да и изъ этой незначительной доли почти половина состояла изъ иностранцевъ; число же управляющихъ и главныхъ мастеровъ, не получившихъ не только технической, но зачастую даже элементарной научной подготовки, достигало 91%. Уже одинъ этотъ фактъ свидѣтельствуетъ объ отсталости технической постановки большей части на-

шихъ фабрикъ и заводовъ. Но по этому предмету существуютъ и болѣе прямыя указанія. Такъ, въ изданномъ департаментомъ торговли и мануфактуръ по поводу выставки 1882 г. «Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи» прямо заявляется, что большинство уральскихъ горныхъ заводовъ неудовлетворительно въ техническомъ отношеніи, такъ какъ тамъ почти не примѣняется такихъ усовершенствованій, какъ горячее пудлингованіе, бессемерованіе, безъ которыхъ не можетъ обходиться теперь ни одно порядочное предпріятіе этого рода за границей. Между тѣмъ для огражденія уральскаго горнаго производства уже съ давнихъ поръ существуютъ высокія таможенныя пошлины, которыя въ послѣднее время доведены до истинно запретительнаго размѣра. Такой случай былъ бы рѣшительно невозможенъ въ эпоху меркантилизма; тогда государство взамѣнъ таможеннаго покровительства прямо потребовало бы введенія всѣхъ тѣхъ усовершенствованныхъ процессовъ, которые примѣнены въ другихъ мѣстахъ.

Указывая на односторонность пониманія государственнаго вмѣшательства въ лагерѣ протекціонистовъ, мы вовсе не стоимъ за возвратъ къ старой системѣ правительственной опеки надъ техникой фабрикъ и заводовъ. Старомодный контроль надъ производствомъ, входившій во всѣ подробности дѣла, несовмѣстимъ съ быстрымъ ростомъ современной техники и скорѣе задержалъ бы, нежели подвинулъ впередъ производство. Но роль прежнихъ фабричныхъ регламентовъ могли бы сыграть періодическія изслѣдованія фабрикъ и заводовъ, которыя знакомили бы публику съ ихъ устройствомъ и состояніемъ. Едва ли многіе предприниматели рѣшатся упорствовать въ своей технической отсталости, какъ скоро она будетъ выставлена на позоръ всѣхъ. Простой разсчетъ заставитъ въ этомъ случаѣ нѣсколько расшевелиться, потому что обезславившееся предпріятіе рисковало бы лишиться покупателей. Если же однако ни давленіе общественнаго мнѣнія, ни страхъ потери кліентовъ не подѣйствуютъ на облѣнившихся предпринимателей, то въ этомъ

случаѣ нельзя не признать правомѣрнымъ даже принудительнаго введенія улучшеній, необходимость которыхъ будетъ доказана произведеннымъ изслѣдованіемъ. На первый разъ было бы въ особенности важно и полезно подвергнуть тщательному изученію уральскіе горные заводы, успѣвшіе добиться для себя такихъ капитальныхъ льготъ. Правительственныя изслѣдованія уральскихъ заводовъ, доступныя для публики, нынѣ устарѣли; все же, что̀ писалось по этому предмету въ послѣднее время, исходило отъ заинтересованныхъ лицъ и не внушаетъ ни малѣйшаго довѣрія.

Границы цѣлесообразной таможенной охраны и проектъ установленія пошлины на каменный уголь (1883 годъ). — Вопросъ о покровительствѣ народной промышленности путемъ таможенныхъ пошлинъ до сихъ поръ не можетъ считаться окончательно выясненнымъ и рѣшеннымъ ни въ теоріи, ни въ практикѣ. Правда, теперь повсюду потеряло почву прежнее отвлеченное фритредерство, всегда и при всѣхъ обстоятельствахъ отстаивавшее принципъ полнаго невмѣшательства государства въ международныя торговыя сношенія; но, съ другой стороны, немного симпатій внушаетъ и протекціонизмъ въ старомъ вкусѣ, по мнѣнію котораго, чѣмъ выше пошлина, тѣмъ лучше. Если при безусловной свободѣ торговли промышленность страны подвергается опасности вслѣдствіе иностраннаго соперничества, то при безусловномъ покровительствѣ не меньшею опасностью можетъ угрожать вліяніе самодовольной рутины, естественно укореняющейся при отсутствіи конкурренціи. Государство, которое желаетъ достигнуть прочнаго развитія народной промышленности, не можетъ, конечно, обойтись безъ таможенной ея охраны; но необходимость и границы такой охраны должны быть опредѣлены для каждаго промысла чрезъ особое изслѣдованіе. Таможенная пошлина полезна лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда вызываемыя ею пожертвованія окупаются проистекающими отъ нея вы-

годами и когда эти выгоды не могутъ быть достигнуты никакими иными способами. Напротивъ, она излишня, какъ скоро промыселъ развивается и безъ пошлинъ, и безусловно вредна, если, поощряя одну отрасль занятій, она давитъ другія, въ особенности болѣе распространенныя. Въ тѣхъ случаяхъ, когда пошлина оказывается необходимою, правильный размѣръ ея долженъ лишь выравнивать разницу въ издержкахъ, существующую при среднихъ условіяхъ производства внутри страны и за границей. При такой нормѣ пошлины иностранное производство не задавитъ внутренняго, но и не дастъ ему успокоиться на достигнутыхъ успѣхахъ. По каждому частному случаю таможенной охраны можетъ быть, на нашъ взглядъ, только одно рѣшеніе; способомъ придти къ такому рѣшенію служитъ не отвлеченный споръ о принципахъ, а безпристрастное фактическое изслѣдованіе и правильное взвѣшиваніе разнообразныхъ интересовъ, замѣшанныхъ въ дѣлѣ. Если подобное безспорное рѣшеніе задачи не всегда представляется достижимымъ вслѣдствіе трудности вполнѣ точно сравнить условія существованія промысла внутри страны и за границей, то, во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ по возможности приближаться къ нему.

Изложенныя условія цѣлесообразности таможенной охраны надлежитъ особенно памятовать въ нашей странѣ, гдѣ издавна свилъ себѣ гнѣздо и въ послѣднее время особенно поднимаетъ голову самый безшабашный протекціонизмъ. Мы никогда не стояли и теперь не стоимъ за примѣненіе къ Россіи фритредерскихъ доктринъ; но мы не можемъ равнодушно смотрѣть на неудержимый разгулъ стяжательныхъ инстинктовъ, который проявляется нынѣ подъ предлогомъ защиты національной промышленности. Кто только ни хлопочетъ теперь о наложеніи или поднятіи таможенныхъ пошлинъ! Ходатаямъ нѣтъ дѣла до того, что, увеличивъ свои доходы, они подрываютъ заработки другихъ и идутъ противъ интересовъ цѣлаго государства. Примѣромъ крайностей протекціонизма можетъ служить разсматриваемый нынѣ

и, какъ говорятъ, близкій къ рѣшенію вопросъ о пошлинѣ на каменный уголь, привозимый въ Россію изъ-за границы.

Что углепромышленникамъ интересно нажить нѣсколько лишнихъ копѣекъ на каждомъ пудѣ добываемаго минеральнаго топлива и что они являются поэтому горячими сторонниками пошлины, это вполнѣ понятно и естественно. Но, спрашивается, совпадаетъ ли въ данномъ случаѣ выгода небольшой группы лицъ съ интересами цѣлой страны, не будутъ ли, напротивъ, барыши немногихъ перевѣшиваться гораздо бо́льшими убытками другихъ?

Каменноугольная промышленность имѣетъ нѣкоторыя существенныя отличія отъ другихъ промысловъ; она эксплоатируетъ матеріалъ, разъ навсегда данный природой,—матеріалъ, запасовъ котораго никакое человѣческое искусство увеличить не можетъ. Продукты каменноугольнаго дѣла, сами добываясь изъ нѣдръ земли съ наименьшею по сравненію съ другими промыслами затратой труда, служитъ въ то же время необходимымъ вспомогательнымъ матеріаломъ для множества другихъ промышленныхъ отраслей, въ которыхъ трудъ человѣческій прилагается въ гораздо бо́льшихъ размѣрахъ и создаетъ несравненно значительнѣйшую массу цѣнностей. Изъ этихъ особенностей каменноугольнаго дѣла вытекаютъ важныя послѣдствія по отношенію къ тарифной политикѣ. Зачѣмъ искусственно поощрять растрату природнаго запаса драгоцѣннаго ископаемаго, когда за болѣе дешевую цѣну мы можемъ продовольствоваться минеральными богатствами чужихъ странъ, сохраняя свои въ цѣлости для потомковъ?

Существовалъ бы интересъ поступиться этими соображеніями, если бы можно было доставить такимъ путемъ выгодное занятіе большому числу рабочихъ. Но не слѣдуетъ забывать, что добавочное количество угля, которое можетъ быть добыто благодаря пошлинѣ, займетъ много-много двѣ—три тысячи человѣкъ, да и какимъ трудомъ! Кто знаетъ тяжкую обстановку рудокопа, всю жизнь проводящаго подъ землей въ вѣчномъ мракѣ и среди постоянной опасности

быть задавленнымъ или задушеннымъ вредными испареніями, тотъ согласится, что русскій рабочій можетъ безъ особаго сожалѣнія уступить это благополучіе своему англійскому или бельгійскому собрату. Притомъ, гоняясь за доставленіемъ заработка какимъ-нибудь сотнямъ новыхъ рабочихъ, мы можемъ затруднить существованіе цѣлымъ тысячамъ другихъ рабочихъ. Пошлина на уголь неизбѣжно подниметъ цѣну и вслѣдствіе того сократитъ спросъ на всѣ товары, для которыхъ уголь служитъ главнымъ или вспомогательнымъ матеріаломъ. Не слѣдуетъ забывать, что при наложеніи пошлины привозный уголь повысится въ цѣнѣ не соразмѣрно съ этой пошлиной, а въ пропорціи гораздо большей вслѣдствіе накладныхъ расходовъ, которые падутъ на товаръ при исполненіи таможенныхъ обрядностей. Вздорожаніе угля ляжетъ тяжкимъ бременемъ на желѣзодѣлательную промышленность съ ея многочисленными развѣтвленіями, на всѣ промыслы, къ которымъ примѣненъ паровой двигатель, на желѣзныя дороги и пароходства,—словомъ, на промыслы, занимающіе въ совокупности нѣсколько милліоновъ рабочихъ людей; пошлина косвенно отразится даже на земледѣльческомъ классѣ. Иностранный уголь привозится къ намъ нынѣ большею частью въ видѣ балласта на пароходахъ, отправляющихъ нашъ хлѣбъ за границу. Если вслѣдствіе пошлины привозъ угля въ этомъ видѣ сдѣлается невозможнымъ, то неизбѣжно произойдетъ возвышеніе морскихъ фрахтовъ къ прямому ущербу землевладѣльцевъ и земледѣльцевъ, производящихъ хлѣбъ для заграничнаго отпуска.

Такимъ образомъ, пошлина на уголь не отвѣчаетъ основному условію, при которомъ становится цѣлесообразнымъ таможенное охраненіе промысла; она вынимаетъ изъ кармановъ рабочихъ людей въ разныхъ отрасляхъ промышленности несравненно больше, нежели сколько кладетъ въ карманы углепромышленниковъ.

Агитація протекціонистовъ и критика ихъ доводовъ (1884 годъ).—Тарифная коммиссія, работающая при министерствѣ финансовъ, судя по газетнымъ извѣстіямъ, рѣшительно склоняется въ пользу протекціонистскихъ требованій. Иного впрочемъ трудно было и ожидать. Коммиссіи при настоящемъ ея составѣ приходится рѣшать вопросы на основаніи показаній лицъ, заинтересованныхъ во что бы то ни стало въ поднятіи таможенныхъ пошлинъ. Единственнымъ родомъ свѣдущихъ лицъ, которыхъ выслушивала коммиссія, были фабриканты и заводчики, ходатайствовавшіе о пересмотрѣ тарифа. Что же касается до представителей потребленія и даже тѣхъ отраслей производства, которыя терпятъ ущербъ отъ возвышенія пошлинъ, то ихъ мнѣнія, насколько извѣстно, остались незаявленными, и коммиссія знакома съ ними лишь теоретически. Между тѣмъ эти интересы заслуживаютъ того, чтобы на нихъ было обращено хоть нѣкоторое вниманіе.

Когда протекціонистская агитація вопіетъ предъ правительствомъ о подъемѣ пошлины, она обыкновенно представляетъ дѣло такимъ образомъ, что ея интересы вполнѣ и всецѣло совпадаютъ съ благомъ всего народа. Ловкіе и настойчивые дѣльцы протекціонизма всегда успѣваютъ убѣдить кого слѣдуетъ, что они держатъ въ своихъ рукахъ всѣ нити благосостоянія страны и порвутъ эти нити, если ихъ домогательства останутся неуваженными. Искусно играя на струнахъ человѣческаго сердца, представители таможенной охраны умѣютъ всегда въ надлежащій моментъ создать среди правительства и общества такое настроеніе, при которомъ со спокойною совѣстью оказывается «милость» то тому, то другому классу промышленниковъ безъ всякой мысли о противорѣчіи такихъ благодѣяній съ чьими бы то ни было выгодами. Прикрываясь знаменемъ нарочитаго патріотизма, агитація всегда умѣетъ въ нужныхъ случаяхъ представить мнѣнія своихъ противниковъ идущими вразрѣзъ съ интересами народа. Для правильнаго исхода дѣла нѣтъ ничего вреднѣе подобныхъ взглядовъ и такого на-

строенія: ими подготовляются одностороннія и пристрастныя мѣры.

Когда заходитъ рѣчь о таможенной пошлинѣ, то не нужно прежде всего забывать, что она сама по себѣ есть зло, на которое страна можетъ рѣшиться лишь въ виду очевидной необходимости, въ интересѣ предупрежденія еще бо́льшаго зла. Пошлина нарушаетъ естественныя мѣновыя отношенія товаровъ. Поднимая цѣну обложенныхъ предметовъ, она вынуждаетъ производителей издѣлій, не пользующихся покровительствомъ, сбывать при обмѣнѣ свои продукты на менѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ было бы при отсутствіи пошлины. Возвысить въ Россіи таможенный тарифъ на чугунъ, желѣзо, пряжу, ситцы и другіе предметы крестьянскаго потребленія значитъ то же, что властью государства заставить крестьянина сбывать по соотвѣтственно низшей стоимости хлѣбъ, скотъ и другіе земледѣльческіе продукты. Если вслѣдствіе поднятія пошлины цѣна желѣза возвысится на 20%, т.-е., напримѣръ, съ 2 руб. дойдетъ до 2 руб. 40 к., то при цѣнѣ пшеницы въ 1 руб. за пудъ крестьянину придется отдавать въ обмѣнъ за 1 пудъ желѣза не 2 пуда пшеницы, какъ прежде, а около $2^1/_2$ пуд. «Милость» фабрикантамъ оказывается такимъ образомъ изъ кармана потребителей, которыми у насъ въ большинствѣ случаевъ являются и безъ того обездоленные сельскіе обыватели. Правда, убытокъ при обмѣнѣ продуктовъ можетъ быть въ нѣкоторыхъ случаяхъ наверстанъ новыми заработками, являющимися у земледѣльцевъ вслѣдствіе возникновенія или расширенія фабрикъ, на что такъ любятъ указывать ходатаи по тарифнымъ дѣламъ; но эти два явленія не совпадаютъ: ущербъ можетъ терпѣть одна часть населенія, а выгоды получатъ другая, не имѣющая съ первой ничего общаго; проигрывать могутъ милліоны людей, а выигрывать всего какой-нибудь десятокъ тысячъ рабочихъ да нѣсколько богатыхъ предпринимателей. Такъ, напр., если состоится предположенное высокое обложеніе чугуна, то тяжесть этой мѣры въ бо́льшей или меньшей степени испы-

таетъ на себѣ каждый изъ членовъ многомилліонной крестьянской семьи, а выгоды отъ нея достанутся на долю небольшой горсти горнозаводскихъ рабочихъ, главнымъ же образомъ поступятъ въ карманы заводовладѣльцевъ.

Кромѣ проигрыша при обмѣнѣ своихъ продуктовъ крестьянское населеніе испытываетъ еще и другой ущербъ отъ подъема пошлины. Наша тарифная пошлина издавна, начиная съ Петра Великаго, поддерживала исключительно крупную промышленность. Тарифы искони диктовались крупными фабрикантами и заводчиками, которымъ не было никакого дѣла до мелкаго, забитаго крестьянскаго промысловаго люда. Поощряя тарифами фабрику, государство снабжало эту послѣднюю могучимъ орудіемъ для борьбы съ кустарною мастерской, и безъ того изнемогавшею отъ неравнаго соперничества. Стоило завестись крупной промышленности въ какой-нибудь глухой мѣстности, и она немедленно вносила элементы разложенія въ привычный строй сельской жизни: исчезали домашніе промыслы, забрасывалось хозяйство, старый и малый уходили на фабрику. Конечно, новое дѣло сулило крестьянину бо́льшій денежный заработокъ; но при безшабашной обстановкѣ фабричной жизни оторванный отъ земли и семьи работникъ сберегалъ меньше, чѣмъ сколько оставалось у него изъ скудныхъ деревенскихъ доходовъ. Этимъ объясняется между прочимъ тотъ на первый разъ странный, но несомнѣнно доказанный статистическими изслѣдованіями фактъ, что въ фабричныхъ мѣстностяхъ промысловыхъ губерній сельское населеніе живетъ бѣднѣе и весь сельскій бытъ находится въ худшемъ состояніи, нежели въ чисто-земледѣльческихъ округахъ тѣхъ же губерній.

Мы привели изложенныя соображенія не къ тому, чтобы отрицать въ самомъ принципѣ цѣлесообразность покровительственныхъ пошлинъ. Мы имѣемъ въ виду лишь оттѣнить несостоятельность распространенныхъ фразъ о томъ, что всякое поднятіе тарифовъ непремѣнно клонится къ благоденствію отечества. Каждая пошлина неизбѣжно влечетъ за собой извѣстныя вредныя послѣдствія для народа,—послѣд-

ствія, которыя надлежитъ старательно взвѣшивать при оцѣнкѣ протекціонистскихъ ходатайствъ. Существованіе такихъ послѣдствій налагаетъ на государство обязанность допускать установленіе или возвышеніе пошлины лишь въ томъ случаѣ, если причиняемый этими мѣрами ущербъ окупится выгодами, ожидаемыми отъ нихъ страной. Подобное убѣжденіе можетъ явиться только въ результатѣ тщательнаго изслѣдованія, которое докажетъ, что данная отрасль промышленности необходима для страны и что заработки, обѣщаемые ею населенію, превышаютъ сумму ущербовъ, причиняемыхъ потребителямъ. Но и этого мало. Нужно еще имѣть увѣренность въ томъ, что изслѣдуемая отрасль промышленности не въ силахъ удержаться въ странѣ безъ таможенной охраны и что именно извѣстный размѣръ пошлины способенъ выравнять среднія условія ея существованія у насъ съ условіями однородныхъ заграничныхъ производствъ. Безъ подобнаго всесторонняго изученія всегда можетъ предстоять опасность или чрезмѣрно высокою пошлиной ввести въ напрасныя потери потребителей, или же при недостаточной ея высотѣ обложить страну безъ всякой пользы для покровительствуемаго производства. Чтобы достигнуть полнаго выясненія дѣла, недостаточно выслушать голосъ однихъ заинтересованныхъ промышленниковъ. Необходимо, чтобы учрежденіе, рѣшающее тарифные вопросы, столь же подробно ознакомилось и съ аргументами потребителей и другихъ лицъ, испытывающихъ убытки отъ пошлинъ.

Какъ однако, — спрашивается, — осуществить сказанную задачу, когда потребителями извѣстнаго рода издѣлій,— напр., угля, чугуна, желѣза, бумаги,—является почти вся страна? Единственнымъ способомъ добиться цѣли въ настоящемъ случаѣ является приданіе правительственнымъ предположеніямъ о перемѣнахъ тарифовъ самой широкой гласности и приглашеніе всѣхъ свѣдущихъ лицъ сообщать о нихъ свои замѣчанія правительству. Въ прежнія времена при общихъ пересмотрахъ тарифа,—напримѣръ, въ 1867 году,—такъ обыкновенно и велось дѣло: каждое слово экс-

пертовъ и представителей правительства въ тарифной коммиссіи немедленно становилось общимъ достояніемъ, комментировалось на всѣ лады и подвергалось критикѣ въ печати. Теперь пошла въ ходъ иная практика: болѣе года засѣдаетъ коммиссія по тарифнымъ вопросамъ, а между тѣмъ до сихъ поръ неизвѣстно ничего точнаго насчетъ ея намѣреній. Быть можетъ, приписываемый коммиссіи народною молвой крутой поворотъ въ сторону возвышенія пошлинъ есть не что иное какъ плодъ досужей фантазіи; но до тѣхъ поръ, пока до публики доходятъ только трубные звуки протекціонистской агитаціи, подобныя преувеличенія вполнѣ естественны. Нельзя не пожелать, чтобы прежде рѣшенія тарифнаго вопроса въ высшей законодательной инстанціи былъ приподнятъ по отношенію къ нему покровъ канцелярской тайны.

Промышленная спячка подъ сѣнью таможенной охраны (1886 годъ).—Затрудненія, переживаемыя нынѣ русскою мануфактурною промышленностью, въ значительной степени объясняются традиціонною политикой ея представителей. Наши фабриканты и заводчики въ теченіе цѣлаго поколѣнія видѣли единственное лѣкарство противъ всѣхъ золъ въ поднятіи таможенныхъ тарифовъ и въ устраненіи конкурренціи. Это средство обѣщало привести къ цѣли безъ всякихъ усилій и жертвъ со стороны предпринимателей и притомъ легко давалось въ руки благодаря податливости власти. Неудивительно поэтому, что на немъ сосредоточивались всѣ помыслы.

Повидимому, событія послѣднихъ лѣтъ служатъ живымъ опроверженіемъ протекціонистскихъ чаяній. Наши тарифы въ настоящее время подняты почти вдвое сравнительно съ первою половиной 70-хъ годовъ; не дальше какъ въ прошломъ году пошлины на большую часть товаровъ гуртомъ повышены на 20%. Между тѣмъ въ 70-хъ годахъ наша обрабатывающая промышленность переживала періодъ безспорнаго процвѣтанія, теперь же она находится въ состояніи

столь же безспорнаго упадка. Передъ каждою тарифною перемѣной намъ сулили пышный расцвѣтъ производства; однако, какъ нарочно, чѣмъ выше поднимались тарифы, тѣмъ ниже опускалась промышленность. Однимъ изъ послѣдствій чрезмѣрныхъ тарифовъ было основаніе иностранныхъ фабрикъ близъ нашей западной границы. Если бы таможенныя пошлины держались разумной нормы, если бы онѣ лишь выравнивали средніе шансы производства у насъ и за границей, то иностраннымъ предпринимателямъ не было бы разсчета переносить свои заведенія въ Россію съ рискомъ рано или поздно быть выгнанными оттуда. Но почти ежегодныя значительныя надбавки въ таможенныхъ пошлинахъ вскружили голову иностраннымъ капиталистамъ, заставили ихъ забыть о рискѣ и спѣшно перебираться въ Россію. Этотъ фактъ есть прямой результатъ крайностей нашего доморощеннаго протекціонизма, такъ что сторонникамъ поднятія пошлинъ во что бы то ни стало не на кого, казалось бы, плакаться въ настоящемъ случаѣ, кромѣ самихъ себя. Однако они смотрятъ на дѣло иначе: они ищутъ у правительства новой поддержки; они желаютъ, чтобы государство уничтожило явившихся конкуррентовъ и чрезъ то дало подмосковнымъ фабрикантамъ возможность спать спокойно. Быть можетъ, и на этотъ разъ домогательства будутъ имѣть успѣхъ; но можно сказать съ полною увѣренностью, что толку отъ этого будетъ такъ же мало, какъ и отъ пресловутыхъ тарифныхъ реформъ послѣднихъ лѣтъ.

Важная причина современнаго застоя состоитъ въ томъ, что наша промышленность заснула подъ сѣнью таможенной охраны. Десять лѣтъ тому назадъ, когда наша граница еще не была вполнѣ заперта для иностранныхъ товаровъ, у русскаго фабриканта были сильные мотивы къ удешевленію и усовершенствованію производства; теперь же эти мотивы въ значительной степени ослабѣли. Мудрено ли, что юркіе нѣмцы и евреи, засѣвшіе со времени золотой пошлины на западной границѣ, наводятъ паническій страхъ на самыхъ солидныхъ изъ подмосковныхъ фабрикантовъ. Польскій про-

мышленникъ всюду разсылаетъ своихъ странствующихъ агентовъ съ образцами, заводитъ въ Кіевѣ собственную лавку, кредитуетъ въ Харьковѣ портныхъ, тогда какъ подмосковные фабриканты едва-едва могли раскачаться настолько, чтобы открыть въ Москвѣ собственные магазины и продавать изъ нихъ товары по фабричнымъ цѣнамъ. Кто же виноватъ, что кіевскій или харьковскій потребитель скорѣе купитъ польскій товаръ, чѣмъ московскій. — Нѣмецъ, устроившій заведеніе на западной границѣ, вынужденъ платить рабочему втрое дороже противъ нашего, но онъ ухитряется производить дешевле благодаря тому, что вслѣдствіе болѣе совершенной техники умѣетъ лучше утилизировать рабочую силу и при помощи хорошаго вознагражденія успѣлъ привлечь болѣе способный контингентъ рабочихъ. Говорятъ, нашъ рабочій плохъ и обходится дорого, несмотря на низкую заработную плату, и въ доказательство приводятъ сравнительную выработку русскаго и заграничнаго рабочаго въ однѣхъ и тѣхъ же отрасляхъ производства. Но чего же вы хотите отъ полуголоднаго человѣка, измученнаго безконечною работой, истощеннаго безобразною жилищною обстановкой и ежеминутно раздражаемаго разными придирками, штрафами и вычетами? Въ Западной Европѣ, а по ея примѣру и на нашей границѣ хорошо поняли, что экономія на содержаніи рабочаго есть источникъ не выгодъ, а убытковъ. У насъ же, къ сожалѣнію, эта простая истина ясна только для немногихъ выдающихся промышленныхъ дѣятелей, отъ которыхъ зато и не слышно никакихъ жалобъ на рабочихъ.

Но,—что̀ еще важнѣе,—могутъ ли быть одинаковы издержки производства у насъ и за границей, когда наши предприниматели сплошь и рядомъ не хотятъ знать никакихъ улучшеній? Много ли найдется русскихъ фабрикъ, на которыхъ имѣются образованные техники? По отзывамъ свѣдущихъ людей, въ суконномъ производствѣ Московской губерніи, кромѣ двухъ—трехъ образцовыхъ предпріятій, ни на одной нѣтъ настоящихъ техниковъ. Можно было бы

указать на одну изъ крупныхъ бумагопрядильныхъ и ткацкихъ фабрикъ въ окрестностяхъ Москвы, въ администраціи которой нѣтъ не только ни одного техника, но даже ни одного человѣка съ образованіемъ. Самый значительный мыловаренный заводъ въ Москвѣ обходится безъ ученаго спеціалиста. Если гдѣ и есть техники въ числѣ завѣдующихъ, то это главнѣйшимъ образомъ иностранцы, нерѣдко плохо знакомые съ языкомъ, нравами и потребностями русскаго рабочаго. Конечно, наши промышленники могутъ возразить, что они и безъ науки, слава Богу, живутъ не худо, что наши техники—бѣлоручки и плохіе практики, что ихъ міросозерцаніе нерѣдко расходится со взглядами хозяевъ и т. д. Но все это—рѣчи сытыхъ людей, заснувшихъ подъ эгидой высокихъ тарифовъ. Если бы сильно чувствовалось давленіе нужды, промышленность разыскала бы техниковъ хоть на днѣ морскомъ, приноровила бы ихъ къ своимъ потребностямъ, выработала бы въ нихъ и практичность, и опытность, не допустила бы людей, спеціально подготовленныхъ къ машиностроенію или химическому производству, переписывать бумаги въ канцеляріи или давать уроки грамоты. Все это признаки вялой, апатической промышленности, защищенной отъ конкурренціи. Говорятъ, что наши высшія спеціальныя учебныя заведенія не достигаютъ цѣли; говорятъ, что среднія школы не развиваютъ, а убиваютъ вкусъ къ промышленнымъ занятіямъ. Быть можетъ, это и вѣрно. Но промышленность, вынужденная соперничествомъ идти впередъ, а не стоять на мѣстѣ, не дала бы покоя правительству до тѣхъ поръ, пока учебныя заведенія не были бы приноровлены къ ея требованіямъ, а если бы ходатайства остались безуспѣшными, она не замедлила бы создать за свой счетъ такія школы, какія нужно. Кто, напримѣръ, изъ нашихъ ткацкихъ и ситцевыхъ фабрикантовъ не плачется на недостатокъ красильныхъ мастеровъ, сколько-нибудь технически подготовленныхъ, и на необходимость платить шальныя деньги полуграмотнымъ владѣльцамъ разныхъ секретовъ? Но вѣдь фабриканты не додумались до

того, чтобы на общій счетъ обучить нѣсколько образованныхъ техниковъ красильному искусству и такимъ образомъ основать собственную школу красильнаго дѣла, — школу, которая слѣдила бы за всѣми успѣхами техники на Западѣ, выбила бы изъ позиціи нынѣшнихъ красильщиковъ, случайно перенявшихъ два—три десятка лѣтъ тому назадъ секретъ у какого-нибудь нѣмца. Не тою же ли причиной объясняется, что на одной и той же прядильнѣ вы нерѣдко встрѣтите мюльныя машины самыхъ различныхъ типовъ: въ 600, 900 и 1,200 веретенъ съ почти одинаковымъ притомъ количествомъ рабочихъ рукъ на каждой машинѣ. Такой фактъ невозможенъ въ Западной Европѣ: тамъ конкурренція неминуемо вытѣснила бы орудія менѣе совершеннаго типа; у насъ же они преспокойно доживаютъ свой вѣкъ до тѣхъ поръ, пока не придутъ въ окончательную негодность. Можно было бы указать крупныя фабричныя заведенія, на которыхъ до сихъ поръ практикуются техническіе пріемы, брошенные за границей болѣе полустолѣтія тому назадъ. Мы не думаемъ утверждать, чтобы въ Россіи вовсе не было промышленныхъ заведеній, хорошо устроенныхъ и хорошо управляемыхъ съ технической стороны, но на одно такое заведеніе приходятся десятки съ тѣми чертами, какія отмѣчены выше. Поднимайте тарифы, сколько хотите, но пока будетъ имѣть мѣсто эта отсталость, возвышающая издержки производства и, слѣдовательно, цѣну продуктовъ и стремящаяся наверстать несовершенство технической обстановки на пониженіи заработной платы,—до тѣхъ поръ промышленность будетъ вѣчно подвержена опасности кризиса, потому что высота цѣнъ издѣлій и жалкій заработокъ многочисленныхъ потребителей сокращаютъ спросъ на производимые товары.

Другая существенная причина затрудненій заключается въ нераціональномъ географическомъ распредѣленіи промышленности. Наши промышленные центры возникли еще при господствѣ древеснаго топлива и расположились въ центральной Россіи, нѣкогда изобиловавшей лѣсами. Съ тѣхъ

поръ какъ лѣса истреблены, частью самими же фабриками и заводами, частью желѣзными дорогами и пароходами, а главное—съ тѣхъ поръ, какъ открыты у насъ превосходныя залежи каменнаго угля, существованіе многихъ отраслей промышленности на прежнихъ мѣстахъ представляется экономическимъ абсурдомъ, возможнымъ единственно благодаря таможенной охранѣ. Въ Англіи, во Франціи, въ Германіи, гдѣ промышленность стоитъ на своихъ ногахъ, она въ теченіе настоящаго столѣтія повсемѣстно перемѣстилась въ соотвѣтствіи съ новыми условіями, созданными введеніемъ минеральнаго топлива и измѣнившимися средствами перевозки. Лишь мы надѣемся избѣжать роковой экономической необходимости при помощи таможенныхъ палліативовъ. Наши фабриканты склонны лучше влачить подъ Москвой жалкое существованіе, нежели сдѣлать попытку перебраться въ Донецкій край, гдѣ имѣется въ неисчерпаемомъ изобиліи и превосходный каменный уголь, и каменная соль, и строительные матеріалы, и разныя минеральныя руды, и плодородная дѣвственная почва, и, наконецъ, цѣлая сѣть рельсовыхъ путей. При мысли о судьбахъ Донецкаго края невольно поражаетъ косность нашей промышленности. Будь такая благодать, какъ нашъ Донецкій край, въ рукахъ у англичанъ или американцевъ, тамъ уже давно создался бы русскій Манчестеръ или Шеффильдъ. Говорятъ, что въ Донецкомъ краѣ нѣтъ рабочихъ. Дѣйствительно, теперь ихъ мало, и первымъ предпріятіямъ, по всей вѣроятности, пришлось бы бороться съ затрудненіями; но это препятствіе устранилось бы и притомъ очень скоро. Въ средней Россіи существуетъ чрезмѣрный избытокъ рабочихъ рукъ, о чемъ свидѣтельствуетъ какъ необычайно низкая заработная плата фабричныхъ, такъ и множество людей, не находящихъ себѣ никакого дѣла. Стоило бы только распространиться слуху, что на югѣ платятъ хорошія деньги, и отъ рабочаго люда не было бы тамъ отбою. Вѣдь путешествуютъ же ежегодно сотни тысячъ рабочаго люда въ южныя губерніи для лѣтнихъ промысловъ. Въ справедливости высказаннаго пред-

положенія удостовѣряетъ и тотъ фактъ, что въ послѣднее время не слышится жалобъ на отсутствіе горнозаводскихъ рабочихъ въ Донецкомъ краѣ. Правда, изгои изъ средней Россіи не имѣли бы въ себѣ достоинствъ постоянныхъ мѣстныхъ рабочихъ, но не забудемъ, что и въ подмосковномъ районѣ фабричное населеніе въ значительномъ большинствѣ пришлое и притомъ издалека. Съ другой стороны, если бы промышленность осѣла на новомъ мѣстѣ, то и рабочее населеніе перемѣстилось бы туда на прочное жительство, занявъ мелкими земледѣльческими хозяйствами нынѣ лежащія впустѣ степныя латифундіи.

Таковы пути, слѣдуя которымъ, мануфактуры внутренней Россіи могли бы гораздо вѣрнѣе выйти изъ удручающихъ ихъ затрудненій, нежели при помощи традиціонныхъ пріемовъ нашей промышленной политики. Если бы часть фабрикъ перебралась на югъ, а оставшіяся на прежнемъ мѣстѣ вооружились всѣми пособіями науки и усовершенствованіями современной техники, то для нихъ при знаніи рынка и старой привычкѣ народа къ ихъ издѣліямъ не были бы страшны не только Лодзь и Сосновицы, но даже самъ Берлинъ и Мюльгаузенъ, въ особенности если бы одновременно съ этимъ были приняты мѣры къ улучшенію быта сельскихъ классовъ,—этихъ главныхъ потребителей мануфактурныхъ товаровъ.

Неудобства частичныхъ пересмотровъ таможеннаго тарифа (1882 годъ).—Въ послѣдніе годы въ нашей таможенной политикѣ происходитъ рѣзкій поворотъ въ пользу протекціонизма. Не довольствуясь общимъ поднятіемъ тарифа чрезъ введеніе золотой пошлины и послѣдующую прибавку къ ней, правительство частью уже осуществило, частью еще только предполагаетъ осуществить повышеніе пошлинъ на разные отдѣльные виды товаровъ. Поводомъ къ пересмотру пошлинъ служатъ обыкновенно ходатайства заинтересованныхъ промышленниковъ. Каждому производителю, конечно, лестно безъ всякихъ затратъ и

усилій увеличить свой доходъ, и потому неудивительно, что министерство финансовъ завалено просьбами о поднятіи пошлинъ. Чуть не каждый нумеръ газетъ приноситъ извѣстіе о какомъ-нибудь новомъ ходатайствѣ по части тарифа. Такъ, напримѣръ, въ теченіе послѣдней недѣли сдѣлались извѣстными просьбы по этому поводу бумагопрядильщиковъ, шелкокрасильщиковъ, уксусныхъ заводчиковъ, представителей типографской и литографской промышленности. Еще раньше разсматривались ходатайства горнозаводчиковъ, льнопромышленниковъ, машиностроителей, мануфактуристовъ, портныхъ и т. д. Появленіе подобныхъ ходатайствъ прямо объясняется тѣмъ, что правительство, не предпринимая общаго систематическаго пересмотра дѣйствующаго таможеннаго тарифа, допускаетъ въ немъ частичныя перемѣны по отношенію къ нѣкоторымъ товарамъ. Разъ сдѣлано исключеніе въ пользу одной группы промышленниковъ, почему и другимъ не попытать счастья.

Мы не станемъ разбирать перечисленныхъ ходатайствъ по существу; но не можемъ не замѣтить, что вошедшій теперь въ моду способъ передѣлки таможеннаго тарифа по частямъ грозитъ привести нашу народную экономію къ очень невыгоднымъ послѣдствіямъ. Подобный способъ, конечно, наруку всякому, кто по теоретической близорукости или практической дальновидности стоитъ за возвышеніе таможенныхъ пошлинъ во что бы то ни стало, такъ какъ при немъ благодаря негласному канцелярскому веденію дѣла всего удобнѣе можно добиться желаемаго результата; но, съ точки зрѣнія цѣлой страны, этотъ пріемъ не можетъ привести ни къ чему кромѣ вреда. Не нужно прежде всего забывать, что таможенная пошлина, превышающая размѣры обложенія для финансовыхъ цѣлей, есть сама по себѣ зло, на которое страна рѣшается только вслѣдствіе необходимости поддержать собственную промышленность. Пошлина нарушаетъ естественныя мѣновыя отношенія товаровъ; поднимая цѣну обложенныхъ продуктовъ, она вынуждаетъ производителей товаровъ, не пользующихся покровительствомъ государства,

сбывать при обмѣнѣ свои продукты на менѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ было бы при отсутствіи пошлины. Возвысить въ Россіи таможенный тарифъ на хлопокъ, пряжу, ситцы, желѣзо и другіе предметы крестьянскаго потребленія значитъ то же, что властью государства заставить крестьянина сбывать по соотвѣтственно низшей цѣнѣ хлѣбъ, скотъ и другіе земледѣльческіе продукты. Эта вынужденная уступка есть, конечно, лишеніе, которое тѣмъ тягостнѣе, что оно налагается въ пользу не цѣлаго государства, а извѣстной группы лицъ. Отсюда, при здравомъ взглядѣ на вещи, можно рѣшиться установить или повысить пошлину лишь въ томъ случаѣ, когда причиняемый ею ущербъ окупится выгодами, которыя пріобрѣтетъ страна. Убѣжденіе въ выгодности пошлины можетъ явиться только въ результатѣ тщательнаго изслѣдованія, которое докажетъ, что данная отрасль промышленности не въ силахъ удержаться въ странѣ безъ таможенной охраны и что именно извѣстный размѣръ пошлины способенъ выравнять ея шансы съ условіями однородныхъ заграничныхъ производствъ. Безъ подробнаго изученія дѣла всегда можетъ предстоять опасность или чрезмѣрно высокою пошлиной ввести въ напрасныя потери потребителей, или же при недостаточной высотѣ пошлины обложить страну безъ всякой пользы для покровительствуемаго производства.

При частичной передѣлкѣ тарифа очень трудно выполнить указанное основное условіе правильнаго таможеннаго обложенія. Когда предпринимается реформа таможеннаго тарифа въ его цѣломъ, то планъ такой реформы обыкновенно передается на гласное обсужденіе всѣхъ заинтересованныхъ лицъ, которыя взаимнымъ состязаніемъ выясняютъ по каждому роду товаровъ истинный предѣлъ пошлинъ. Горному промышленнику, напримѣръ, желательно установить возможно высокій тарифъ на привозные металлы; но это составляетъ прямой убытокъ для машиннаго заводчика, перерабатывающаго металлы. Владѣлецъ машиностроительнаго завода стремится въ свою очередь стѣснить привозъ заграничныхъ ма-

шинъ, но сталкивается здѣсь съ противоположными тенденціями желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій, фабрикантовъ, помѣщиковъ и т. п. Сильный матеріальный интересъ, соединенный съ тѣмъ или инымъ рѣшеніемъ подобныхъ вопросовъ, побуждаетъ каждаго приложить всѣ силы къ раскрытію преувеличеній противной партіи и выясненію истины. Ничего подобнаго обыкновенно не бываетъ при частичныхъ передѣлкахъ тарифа. Дѣла такого рода возникаютъ по единичнымъ ходатайствамъ и рѣшаются преимущественно на основаніи представляемыхъ при этомъ одностороннихъ соображеній. Если по вопросамъ объ отдѣльныхъ пошлинахъ и испрашивается иногда мнѣніе учрежденій, признаваемыхъ за компетентныя, то подобный опросъ не способенъ замѣнить собой гласнаго обсужденія всѣми заинтересованными лицами.

Впрочемъ, даже примѣненіе къ выработкѣ частныхъ перемѣнъ таможеннаго тарифа той же процедуры, какая принята при общемъ пересмотрѣ, не въ силахъ устранить всѣхъ недостатковъ, свойственныхъ этому пріему тарифныхъ реформъ. Какъ ни разнообразны отрасли промышленности въ странѣ и какъ ни велики особенности каждой изъ нихъ, но всѣ онѣ въ совокупности подчиняются извѣстнымъ общимъ экономическимъ условіямъ и находятся во взаимной зависимости. Правильный таможенный тарифъ, стремясь оградить національную промышленность, принимаетъ во вниманіе не только особенности отдѣльныхъ отраслей, но и общія всѣмъ имъ условія, каковы, напр., высота процента на промышленные капиталы, уровень заработной платы и пр. При частичномъ пересмотрѣ тарифа въ самомъ лучшемъ случаѣ могутъ быть взвѣшены исключительно особенныя требованія промысла. Изслѣдовать по каждому частному поводу общее экономическое положеніе страны представляется дѣломъ очень труднымъ. Но если бы даже такое изслѣдованіе и было удобоисполнимо,—во всякомъ случаѣ передѣлывать въ виду измѣнившихся условій пошлины для какой-либо одной отрасли промысловъ, не трогая остальныхъ, было бы явною

несправедливостью, такъ какъ чрезъ то нарушились бы установившіяся мѣновыя пропорціи.

Взаимная зависимость промысловъ составляетъ новый аргументъ противъ частичнаго пересмотра тарифовъ. Многіе товары служатъ матеріалами, орудіями или вспомогательными средствами для производства другихъ товаровъ. Нецѣлесообразно,—хотя на практикѣ сплошь и рядомъ встрѣчаются такіе случаи,—возвышать пошлину на матеріалъ,—напримѣръ, на пряжу,—и оставлять безъ перемѣны тарифъ на готовое издѣліе,—наприм., ткань или платье. При общемъ пересмотрѣ тарифа между всѣми взаимно зависящими родами товаровъ вырабатывается извѣстное соотношеніе въ размѣрѣ пошлинъ, которое болѣе или менѣе уравниваетъ шансы отдѣльныхъ отраслей производства въ странѣ. Частичная передѣлка пошлинъ перетасовываетъ этотъ порядокъ, ставитъ извѣстные виды производствъ въ привилегированное положеніе и затрудняетъ существованіе остальныхъ.

Такимъ образомъ, при частичномъ пересмотрѣ тарифа есть всѣ основанія опасаться появленія такихъ перемѣнъ въ немъ, которыя будутъ противорѣчить истиннымъ интересамъ страны. Поэтому было бы гораздо цѣлесообразнѣе, пользуясь обильнымъ опытомъ, который доставитъ происходящая выставка, предпринять новый общій пересмотръ таможенныхъ пошлинъ. Въ теченіе 15 лѣтъ, протекшихъ со времени послѣдней тарифной реформы, положеніе какъ отечественной, такъ и заграничной промышленности настолько измѣнилось, что многія тарифныя ставки составляютъ теперь чистый анахронизмъ. Всякая отсрочка въ исправленіи такихъ ставокъ влечетъ за собой неизбѣжный ущербъ или для производителей, или для потребителей.

Повышеніе таможенныхъ пошлинъ въ виду поднятія курса рубля (1890 годъ).—Недавнее возвышеніе таможенныхъ ввозныхъ пошлинъ для всѣхъ товаровъ, за немногими исключеніями, на 20%, а для угля,

подвозимаго къ южнымъ портамъ, на 40% вызвало громкое ликованіе среди крупныхъ промышленниковъ и во многихъ органахъ печати. Одна изъ газетъ договорилась до того, что назвала законъ 16-го августа о повышеніи пошлинъ «великою хартіею вольностей или освобожденія отъ западно-европейскаго финансоваго и промышленнаго ига». Однако если внимательнѣе вдуматься въ вѣроятныя послѣдствія новой мѣры, то придется признать, что врядъ ли имѣются достаточныя основанія для подобныхъ увлеченій.

Въ самомъ законѣ 16-го августа прямо выражено, что мотивомъ къ его изданію послужило намѣреніе правительства согласовать таможенныя пошлины съ измѣнившимся положеніемъ нашего вексельнаго курса, такъ какъ «происшедшая въ послѣднее время перемѣна во взаимномъ отношеніи цѣнъ золотого и кредитнаго рубля, при взиманіи пошлинъ золотою валютой, ослабила охрану, предоставленную производительнымъ силамъ страны дѣйствующимъ таможеннымъ тарифомъ». Признано было необходимымъ выполнить эту задачу безотлагательно, вслѣдствіе чего законъ о возвышеніи пошлинъ проведенъ чрезвычайнымъ путемъ, безъ предварительнаго разсмотрѣнія въ Государственномъ Совѣтѣ или въ Комитетѣ министровъ. Такая поспѣшность производитъ тѣмъ большее впечатлѣніе, что въ настоящее время, какъ извѣстно, находятся въ полномъ ходу работы по общему пересмотру таможеннаго тарифа, и эти работы подвинулись уже настолько, что не дальше какъ въ октябрѣ мѣсяцѣ предполагается окончательное обсужденіе выработаннаго проекта. Почему же именно было сочтено невозможнымъ подождать какіе-нибудь шесть—семь мѣсяцевъ, пока войдетъ въ силу новый тарифъ, который опирается, какъ извѣстно, на обширныхъ изслѣдованіяхъ, и теперь же наскоро примѣнена мѣра, состоящая въ чисто механическомъ, однообразномъ подъемѣ всѣхъ пошлинъ? Основаніемъ для такой исключительной быстроты могли бы послужить единственно какія-либо крутыя перемѣны въ движеніи нашего заграничнаго привоза,—напримѣръ, внезапное загроможденіе нашихъ рын-

ковъ иностранными товарами. Но стоитъ заглянуть въ таможенную статистику, чтобы убѣдиться, что ничего подобнаго за послѣднее время не произошло. Какъ видно изъ послѣдней опубликованной вѣдомости, общая цѣнность ввоза изъ-за границы за первые шесть мѣсяцевъ нынѣшняго года оказывается не только не больше противъ прошлаго года, а, напротивъ, меньше на крупную сумму 21 милл. рублей, равняющуюся $10^1/_2{}^0/_0$ прошлогодняго привоза за тотъ же періодъ времени. Это уменьшеніе привоза распространяется на всѣ отдѣлы товаровъ, но особенно велико оно въ разрядѣ готовыхъ издѣлій, полученіе которыхъ сократилось противъ прошлаго года на $15^0/_0$. Къ какимъ бы изъ отраслей промышленности мы ни обратились, мы повсюду замѣчаемъ уменьшеніе подвоза изъ-за границы. Такъ, напримѣръ, желѣза, особенно покровительствуемаго нашею таможенною политикой, получено по количеству пудовъ на $30^0/_0$ меньше противъ 1889 г., желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій—на $20^0/_0$, химическихъ продуктовъ и матеріаловъ—на $10^0/_0$, машинъ и аппаратовъ—на $12^0/_0$, хлопчатобумажныхъ издѣлій—на $25^0/_0$, льняныхъ и пеньковыхъ—на $60^0/_0$ и т. д. Такое сокращеніе привоза повело даже къ нѣкоторому уменьшенію въ суммѣ таможенныхъ сборовъ, настолько впрочемъ незначительному, что оно само по себѣ не могло внушать никакихъ опасеній. — Еще меньше основаній въ дѣйствительномъ ходѣ торговаго движенія представлялось къ огромному подъему таможенной пошлины на каменный уголь, доставляемый изъ-за границы въ южные порты. По свѣдѣніямъ, опубликованнымъ въ «Вѣстникѣ Финансовъ» и доведеннымъ до 11-го августа, привозъ каменнаго угля къ южнымъ портамъ упалъ втрое противъ прошлаго года и имѣетъ нынѣ столь ничтожные размѣры, что можетъ считаться практически какъ бы вовсе несуществующимъ. 3,750 тыс. пуд., подвезенные къ Одессѣ, и 500 тыс. пуд., доставленные къ Севастополю, представляютъ каплю въ морѣ по сравненію съ производствомъ даже одного Донецкаго бассейна.

Такимъ образомъ, имѣющіяся въ настоящее время данныя не могутъ дать объясненія для той спѣшности, съ которою была проведена новая таможенная мѣра. Но если даже она вызвана предвидѣніемъ будущаго, то и въ такомъ случаѣ врядъ ли она имѣетъ для себя достаточное оправданіе. Таможенныя пошлины мудрено прилаживать къ колеблющемуся вексельному курсу, особенно въ періоды такой его подвижности, какую мы переживаемъ въ послѣднее время. Не нужно забывать, что всякая перемѣна въ таможенномъ тарифѣ производитъ пертурбацію въ сложившихся промышленныхъ отношеніяхъ; требуется извѣстное время для того, чтобы страна могла приноровиться къ новому уровню пошлинъ. И вотъ едва послѣдуетъ такое приспособленіе, какъ новая перемѣна въ вексельномъ курсѣ можетъ опять сдѣлать необходимымъ измѣненіе тарифа. Нѣчто подобное наблюдается уже въ тотъ незначительный промежутокъ времени, который прошелъ со времени обнародованія закона 16-го августа. Во второй половинѣ августа произошло сильное повышеніе нашего вексельнаго курса, которое успѣло въ значительной степени парализовать подъемъ пошлины. 16-го августа на берлинской биржѣ за 100 кредитныхъ рублей платилось 247 марокъ, а въ послѣдніе дни выплачивается уже 264 марки. Это поднятіе стоимости нашего кредитнаго рубля на 7% вполнѣ парализуетъ прибавку пошлины въ примѣненіи ко всѣмъ товарамъ, которые оплачиваются по тарифу не свыше 35% ихъ стоимости; въ товарахъ же, обложенныхъ болѣе высокою пошлиной, этимъ путемъ покрывается часть послѣдовавшаго тарифнаго повышенія. Стоитъ нашему курсу подняться еще на 3—4%,—что̀ не представляетъ въ сущности ничего невозможнаго при настоящемъ спекулятивномъ настроеніи заграничныхъ рынковъ,—и тогда повышеніе пошлинъ потеряетъ свое охранительное значеніе относительно большей части товаровъ. Если такъ, то изъ-за чего же, значитъ, пострадали подъ вліяніемъ закона 16-го августа многочисленныя лица, заключившія сдѣлки на срокъ въ разсчетѣ на прежнія пошлины? И

вообще изъ-за чего было вносить потрясеніе въ промышленный міръ, когда черезъ нѣсколько мѣсяцевъ съ введеніемъ новаго тарифа опять предстоитъ новая пертурбація? Въ виду послѣдовавшаго повышенія курса новая мѣра едва ли удовлетворитъ даже тѣ промышленные круги, въ интересахъ которыхъ она предпринята: въ непродолжительномъ будущемъ, по всей вѣроятности, раздадутся жалобы на недостаточность таможеннаго охраненія, и мы будемъ свидѣтелями ходатайствъ о дальнѣйшемъ подъемѣ пошлинъ.

Если польза новой мѣры является сомнительною даже для той небольшой кучки крупныхъ промышленниковъ, ради которой она предпринята, то огромному большинству русскаго населенія она грозитъ принести убытки. Не подлежитъ сомнѣнію, что наши земледѣльческіе классы испытываютъ теперь при сбытѣ хлѣба за границу немаловажныя временныя потери вслѣдствіе улучшенія курса кредитнаго рубля. Получая отъ иностранцевъ при продажѣ своего хлѣба прежнюю цѣну въ металлической валютѣ, земледѣльцы выручаютъ меньшее количество кредитныхъ рублей, которые однако одни только и имѣютъ значеніе для хозяйства внутри страны. Нѣкоторымъ возмѣщеніемъ происходящихъ потерь служила до сихъ поръ для земледѣльцевъ возможность пріобрѣтать часть потребныхъ имъ товаровъ по нѣсколько низшимъ противъ прежняго цѣнамъ, что̀ зависѣло отъ тѣхъ же перемѣнъ въ курсѣ рубля, которыми вызывалось ухудшеніе въ сбытѣ собственныхъ ихъ товаровъ. Сельскій хозяинъ при улучшеніи курса могъ разсчитывать обзавестись по болѣе дешевымъ цѣнамъ земледѣльческими орудіями и машинами, въ которыхъ начинаетъ чувствоваться все бо́льшая и бо́льшая потребность, дешевле купить желѣзо, необходимое въ деревнѣ на каждомъ шагу, и т. п. Подъемъ таможеннаго тарифа полагаетъ конецъ всѣмъ этимъ льготамъ. Земледѣлецъ, самъ теряя на курсѣ, долженъ будетъ однако оплачивать покупаемые имъ товары по такимъ цѣнамъ, какъ-будто бы этой потери не существовало. Этого мало. Подъемъ таможенной пошлины, вызывая съ цѣлью парализовать его

усиленную спекуляцію на повышеніе нашего курса, будетъ прямо отражаться на карманѣ земледѣльца, вызывая дальнѣйшее сокращеніе его и безъ того понизившейся выручки отъ продаваемаго за границу хлѣба. Такимъ образомъ, за сомнительную выгоду небольшого числа фабрикантовъ и коммерсантовъ придется, несомнѣнно, расплачиваться огромной массѣ русскаго земледѣльческаго населенія, которой и безъ того живется нелегко. Блага, такъ охотно выставляемыя на видъ сторонниками новой таможенной мѣры, будутъ куплены довольно дорогою цѣной, которую притомъ придется заплатить не тѣмъ, кому достанутся эти блага, а другимъ лицамъ, никакихъ благъ не получающимъ.

Въ нѣкоторыхъ органахъ печати постоянно повторяется, что общее повышеніе таможенныхъ пошлинъ на 20% есть не что иное какъ возвратъ къ прежнему положенію вещей, къ которому страна успѣла уже привыкнуть во время продолжительнаго господства низкихъ вексельныхъ курсовъ. Эта мысль совершенно невѣрна въ примѣненіи къ земледѣльческимъ классамъ, составляющимъ большинство нашего населенія. Въ эпоху низкихъ вексельныхъ курсовъ земледѣлецъ имѣлъ высокую выручку за свои продукты въ кредитныхъ рубляхъ, изъ которой онъ могъ безъ особенныхъ затрудненій удѣлять часть на переплату за покупаемые товары, вздорожавшіе подъ вліяніемъ золотой пошлины. Въ настоящее время выручка земледѣльца упала вслѣдствіе улучшенія курса, а за пріобрѣтаемые товары благодаря подъему пошлинъ онъ будетъ вынужденъ платить тѣ же высокія цѣны, какъ и раньше. Называть такую перемѣну возвратомъ къ прежнему значитъ закрывать глаза на истинное положеніе дѣлъ.

Если принять во вниманіе вышесказанное, то придется, пожалуй, согласиться съ выраженнымъ въ нѣкоторыхъ органахъ печати мнѣніемъ, что недавнее повышеніе пошлинъ вызвано не столько интересами охраны народной промышленности, сколько мотивами чисто фискальнаго характера,— именно стремленіемъ увеличить доходную смѣту будущаго

года нѣсколькими милліонами рублей. Эта цѣль, по всей вѣроятности, будетъ достигнута, но, навѣрное, не иначе, какъ съ нарушеніемъ извѣстнаго правила финансовой науки: у плательщиковъ будетъ взято гораздо больше рублей, чѣмъ сколько попадетъ ихъ въ руки казны.

Повышеніе пошлинъ на металлы и издѣлія изъ нихъ (1887 годъ).—Опубликованное недавно повышеніе пошлинъ на металлы и издѣлія изъ нихъ превосходитъ, повидимому, ожиданія даже самихъ нашихъ горныхъ протекціонистовъ. Казалось, въ 1884—1885 годахъ наше финансовое вѣдомство сдѣлало все, чтобы удовлетворить горнозаводчиковъ: чугунъ, металлы и издѣлія изъ нихъ,—все было обложено такими пошлинами, которыя должны были исключить доступъ этихъ предметовъ изъ-за границы. Однако этого оказалось мало. Въ настоящее время сдѣланы новыя повышенія, которыя по своимъ размѣрамъ оставляютъ далеко позади все предшествующее: пошлина на металлическія и минеральныя руды, равнявшаяся 4 к., поднята до 7 к. золотомъ, т.-е. на 75%; пошлина на чугунъ, всего годъ тому назадъ доведенная до размѣра 15 к., повышена для привоза моремъ на 66%, а для привоза по западной сухопутной границѣ даже на 100%; къ пошлинамъ на разные роды желѣза и стали, только-что выработаннымъ въ 1885 г., прибавлено отъ 15 до 25%, на издѣлія желѣзныя и стальныя—отъ 15% до 30%, на косы и серпы—17%, на ручные инструменты для ремеслъ, художествъ, фабрикъ и заводовъ, на локомобили, тендера, пожарные снаряды, а также и всякіе фабричные и заводскіе аппараты и машины — 17%, на паровозы — 43%. Для нѣкоторыхъ изъ поименованныхъ выше предметовъ установленная нынѣ пошлина является прямо запретительною. Такъ, напримѣръ, въ половинѣ апрѣля, по показаніямъ торговыхъ бюллетеней «Вѣстника Финансовъ», цѣны чугуна на разныхъ рынкахъ Англіи стояли отъ 35 до 42 шиллинговъ, въ Бельгіи отъ

39 до 44 франковъ за тонну, т.-е. отъ 16 до 20 металлическихъ коп. за пудъ, а полосовое желѣзо въ Ньюкэстлѣ продавалось по 45 металлич. коп. за пудъ. Такимъ образомъ, нынѣшняя пошлина составитъ болѣе 100% по отношенію къ стоимости металловъ за границей. Если даже взять современныя петербургскія цѣны заграничнаго чугуна въ 70 к. и желѣза полосового въ 2 руб. и, вычтя изъ этой суммы настоящія таможенныя пошлины, опредѣлить стоимость желѣза и чугуна въ Петербургѣ, то выйдетъ, что по новому таможенному тарифу означенные металлы обложены свыше 70% съ ихъ петербургской цѣны.

Владѣльцы горныхъ заводовъ могутъ теперь спать спокойно: ихъ игра выиграна и притомъ въ свое время. Благодаря необычной энергіи и поспѣшности дѣйствій въ министерствѣ финансовъ и другихъ правительственныхъ инстанціяхъ громадной важности экономическое мѣропріятіе исполнено въ нѣсколько недѣль и окончательно принято раньше, нежели заинтересованныя стороны могли сказать о немъ хоть по нѣскольку словъ. Эта поспѣшность дастъ возможность уральскимъ заводамъ спустить по выгоднымъ цѣнамъ залежавшіеся запасы металловъ на предстоящей Нижегородской ярмаркѣ. Въ слѣдующихъ же торговыхъ бюллетеняхъ мы, вѣроятно, увидимъ подъемъ цѣнъ на металлы и издѣлія процентовъ на 10, на 20 и больше, смотря по ихъ роду. Нашему крестьянину, который и безъ того платитъ за желѣзо даже при нынѣшнихъ дешевыхъ цѣнахъ почти втрое дороже, нежели нѣмецъ или англичанинъ, придется отнынѣ покупать его въ три съ половиной раза дороже. Удешевленіе желѣза, происшедшее въ послѣднее время, открывало было для мужика перспективу перейти отъ деревянныхъ замковъ къ желѣзнымъ, замѣнить въ боронѣ деревянные зубья металлическими, позволить себѣ лишній разъ подковать лошадь, проѣхать на окованныхъ колесахъ, посолиднѣе оправить желѣзомъ соху и т. д. Теперь придется опять отложить въ долгій ящикъ помышленія о подобной роскоши. Но этого мало. Безъ желѣзнаго замка или шины,

безъ желѣзной бороны и т. д. еще можно кое-какъ обойтись, хотя, сказать правду, это обычное у нашихъ крестьянъ лишеніе ставитъ ихъ почти на одну доску съ дикарями. Но новый тарифъ не довольствуется поощреніемъ такой самобытной экономіи. Онъ заставляетъ мужика дѣлать громадную переплату противъ дѣйствительной стоимости на такихъ предметахъ, какъ косы, серпы, хорошаго качества заступы и т. д., безъ которыхъ земледѣльцу невозможно обойтись и которые обыкновенно выписываются изъ-за границы.

Изъ-за чего же, спрашивается, нашей странѣ придется на каждомъ шагу стѣснять себя въ употребленіи предметовъ, которые нужны всякому, отъ мала до велика? Это одна изъ новыхъ жертвъ, приносимая государствомъ для поддержанія уральской горнопромышленности. Чтобы уральскіе горные заводы, отдаленные тысячеверстнымъ разстояніемъ отъ русскихъ рынковъ, лишенные подходящаго минеральнаго топлива, могли, наперекоръ природѣ и здравому смыслу, удерживать за собой монополію по снабженію Россіи металлами,—къ чему они привыкли съ давнихъ поръ,—наша страна уже переплатила не одну сотню милліоновъ рублей и теперь обрекается снова нести эти переплаты на неопредѣленное время. Изъ-за выгодъ властныхъ уральскихъ магнатовъ губятся передѣльные заводы, еще такъ недавно вызванные къ жизни усиліями и поощреніями самого правительства, и,—что̀ еще важнѣе,—налагаются новыя тягости на земледѣліе и всѣ отрасли промышленности, ибо какому же изъ промысловъ не нужно желѣзо въ разныхъ видахъ, не требуются орудія и машины? Можно ли по крайней мѣрѣ съ увѣренностью сказать, что цѣной всѣхъ этихъ жертвъ будетъ куплено благополучіе уральской горнопромышленности? Позволяемъ себѣ очень усомниться въ этомъ. Работающіе на древесномъ топливѣ уральскіе заводы могли находить себѣ опору въ высокихъ таможенныхъ пошлинахъ, пока внутри страны не возникало производства желѣза на каменномъ углѣ. Но въ послѣднее время такое производство

появляется. Тѣ же самыя пошлины, которыми думали упрочить положеніе уральскаго горнаго дѣла, уже вызвали ему опасныхъ соперниковъ въ Царствѣ Польскомъ. Правда, этому соперничеству будетъ, вѣроятно, въ скоромъ времени положенъ конецъ, такъ какъ одновременно съ опубликованіемъ новаго тарифа предоставлено министрамъ финансовъ и государственныхъ имуществъ выработать мѣры, чтобы задержать развитіе существующихъ и возникновеніе новыхъ чугуноплавильныхъ и желѣзодѣлательныхъ заводовъ, дѣйствующихъ на иностранномъ матеріалѣ или при помощи иностранныхъ рабочихъ. Но вѣдь въ Царствѣ Польскомъ есть свой дешевый каменный уголь, есть хорошія руды и немало, наконецъ, рабочаго населенія. Что̀ помѣшаетъ владѣльцамъ нынѣшнихъ заводовъ подъ эгидой таможенныхъ пошлинъ завести добываніе чугуна, желѣза изъ мѣстныхъ рудъ? Но еще важнѣе для судьбы Урала грозное соперничество, которое готовится ему на югѣ Россіи. Въ окрестностяхъ Кривого Рога, знаменитаго превосходными желѣзными рудами, устраиваются, какъ слышно, при помощи иностранныхъ капиталовъ два, а по нѣкоторымъ извѣстіямъ даже три громадные чугуноплавильные и желѣзодѣлательные завода. Успѣхъ этихъ начинаній не можетъ подлежать сомнѣнію. Въ Кривомъ Рогѣ, въ непосредственной близости рудъ, открыты будто бы залежи вполнѣ удовлетворительнаго каменнаго угля; но если бы даже вновь открытый уголь оказался неподходящимъ для горнаго дѣла, къ Кривому Рогу можетъ быть благодаря Екатерининской жел. дорогѣ легко подвезенъ донецкій каменный уголь. Если принять во вниманіе близость Кривого Рога къ важнѣйшимъ рынкамъ чрезъ посредство желѣзныхъ дорогъ и Днѣпра, то легко убѣдиться, что тамъ находятся на-лицо самыя благопріятныя условія для широкаго развитія горной промышленности. Вѣдь криворогскіе заводы трудно будетъ отгородить таможенною пошлиной или закрыть подъ предлогомъ иностранныхъ рабочихъ. Въ виду вышесказаннаго, нужно ожидать, что черезъ два—три года уральскіе заводчики снова начнутъ

издавать вопли о недостаточной охранѣ, опять заскрипятъ перья ихъ усердныхъ защитниковъ, и мы еще разъ будемъ имѣть случай убѣдиться въ справедливости народной пословицы: «хорошо тому жить, кому бабушка ворожитъ».

Пошлина на каменный уголь и коксъ (1887 годъ).—Горному промыслу замѣчательно посчастливилось въ нынѣшнемъ году. Не прошло мѣсяца съ тѣхъ поръ, какъ состоялось повышеніе таможенныхъ пошлинъ на чугунъ, желѣзо, сталь и издѣлія изъ нихъ,—и мы узнаемъ изъ оффиціальнаго источника о новой покровительственной мѣрѣ по горному дѣлу. 19-го мая 1887 г. послѣдовало измѣненіе таможеннаго тарифа на каменный уголь и коксъ. Подъ скромнымъ терминомъ «измѣненіе» новая мѣра содержитъ радикальную передѣлку существующей системы пошлинъ на уголь. Когда въ 1884 г. правительство впервые вводило таможенное охраненіе каменноугольной промышленности, то въ спеціальной коммиссіи, составленной изъ представителей всѣхъ интересовъ, связанныхъ съ угольнымъ дѣломъ, было признано полезнымъ установить пошлину съ угля, привозимаго по Черному и Азовскому морю, а также по сухопутной границѣ; относительно же портовъ Балтійскаго моря всѣ члены единогласно высказались за сохраненіе безпошлиннаго привоза иностраннаго угля. Правда, Государственный Совѣтъ назначилъ пошлину и на уголь, подвозимый по Балтійскому морю, но въ такомъ размѣрѣ ($^1/_2$ коп. золотомъ съ пуда), что она имѣла скорѣе фискальный, нежели покровительственный характеръ. Нынѣ произведенная передѣлка сразу доводитъ пошлину на уголь, подвозимый къ портамъ Балтійскаго моря, до 1 к., а на коксъ—до $1^1/_2$ к. золотомъ съ пуда, т.-е. повышаетъ существующій тарифъ для угля на $100^0/_0$, а для кокса на $200^0/_0$. Нѣсколько умѣреннѣе, но все-таки громадно повышеніе пошлинъ для минеральнаго топлива, привозимаго къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей: на уголь вмѣсто прежнихъ 2-хъ коп. назначено 3 к.,

а на коксъ вмѣсто тѣхъ же 2 к.—$4^1/_2$ к. золотомъ съ пуда, то-есть повышеніе составляетъ для угля $50^0/_0$, а для кокса $125^0/_0$. Всего умѣреннѣе увеличены пошлины по сухопутной границѣ, гдѣ онѣ подняты для угля съ $1^1/_2$ к. до 2 к., т.-е. на $33^0/_0$, а для кокса до 3 к., т.-е. на $100^0/_0$.

Чтобы оцѣнить размѣры новыхъ пошлинъ, посмотримъ, какую долю стоимости привознаго угля поглотятъ онѣ. Въ 1886 г., въ періодъ наибольшаго пониженія фрахтовъ и цѣнъ угля за границей,—періодъ, подавшій поводъ къ усиленной агитаціи въ пользу поднятія тарифа на привозное топливо, цѣны каменнаго угля на бортѣ корабля въ Кардифѣ и Ньюкэстлѣ стояли отъ 7 до 9 шилл. за тонну, а фрахты отъ Англіи до Одессы—отъ $7^1/_2$ до 8 шилл. за тонну. Вводимая нынѣ для черноморскаго привоза пошлина въ 3 к. золотомъ составитъ 6 шилл. съ тонны, т.-е. почти будетъ равняться мѣстной стоимости угля въ Англіи и цѣнности морского фрахта отъ англійскихъ портовъ до Одессы. Какъ же, стало быть, плохо стоитъ дѣло нашей углепромышленности, если она можетъ держаться лишь при такомъ громадномъ размѣрѣ охранительной пошлины.

Углепромышленники теперь, безъ сомнѣнія, ликуютъ,—и вполнѣ законно: многолѣтнія ходатайства ихъ съѣздовъ и хлопоты уполномоченныхъ увѣнчались такимъ успѣхомъ, какой достается немногимъ. Но невольно напрашивается вопросъ: какъ-то придется расплачиваться за этотъ успѣхъ нашей странѣ?

Первымъ неизбѣжнымъ, неотвратимымъ послѣдствіемъ установленныхъ пошлинъ будетъ новое поднятіе цѣнъ на топливо, въ особенности въ черноморскихъ портахъ. Такъ какъ пошлина на заграничный уголь имѣетъ теперь запретительный характеръ, то донецкіе углепромышленники будутъ брать за уголь монопольную цѣну. Говорятъ, что конкурренція между самими донецкими шахтовладѣльцами не допуститъ углю подняться въ Одессѣ значительно выше издержекъ производства и доставки; но этой конкурренціи мы дождемся не скоро, а пока одесскій рынокъ снабжается всего двумя—

тремя крупными донецкими предпринимателями, которые, какъ мы сейчасъ увидимъ, не дремлютъ. Чего ждать Одессѣ, а за нею и другимъ портамъ отъ новой пошлины, можетъ пояснить небольшая справка. Изъ записки извѣстнаго спеціалиста по каменноугольному дѣлу г. Авдакова мы узнаемъ, что до 1884 года въ Одессѣ на бортѣ корабля англійскій уголь Кардифъ продавался среднимъ числомъ по $18^1/_2$ к. за пудъ, Ньюкэстль по 17 к., а прочіе сорта по 14—15 к. за пудъ. Ходатаи углепромышленниковъ обѣщали, что въ случаѣ удовлетворенія ихъ домогательствъ Одесса получитъ донецкій уголь по цѣнѣ не только не повышенной, а даже пониженной сравнительно съ временемъ до пошлины. И дѣйствительно, въ 1885 и 1886 гг., когда англійскій уголь вслѣдствіе жестокаго кризиса въ горной и перевозочной промышленности Англіи сбывался по баснословно дешевымъ цѣнамъ, донецкій уголь поневолѣ таксировался не выше прежнихъ цѣнъ. Но съ настоящаго года пониженіе курса нашего кредитнаго рубля и поправленіе дѣлъ на англійскомъ рынкѣ погнало вверхъ цѣны заграничнаго угля и довело ихъ, наконецъ, до такихъ размѣровъ, что привозъ англійскаго угля сдѣлался почти невозможнымъ. По извѣстіямъ «Вѣстника Финансовъ», въ послѣднее время англійскій уголь не привозится въ Одессу да и не можетъ привозиться, потому что уголь Кардифъ продается тамъ теперь по 28 и даже 29 коп., Ньюкэстль по 24 коп. Однако и донецкіе углепромышленники не зѣваютъ: судя по тѣмъ же свѣдѣніямъ, они довели цѣну на крупный уголь до 26 коп., на мелкій до 23 коп. за пудъ. Такъ было до новой прибавки пошлины: приведенныя цѣны сообщены въ корреспонденціи «Вѣстника Финансовъ» отъ 19-го мая; а какъ будетъ послѣ,—посмотримъ. Что произошло въ Одессѣ, того же слѣдуетъ ждать и прочимъ мѣстностямъ, въ большемъ или меньшемъ размѣрѣ, смотря по величинѣ пошлины.

Другое, столь же вѣроятное послѣдствіе новаго тарифа будетъ состоять въ повышеніи фрахтовъ на наши отпускные грузы. Подвозя уголь вмѣсто балласта, заграничные паро-

ходы могли назначать болѣе низкіе фрахты за отпускные товары, такъ какъ часть провозной платы выручалась на углѣ. Какъ скоро по причинѣ пошлины доставка угля сдѣлается невозможной, то фрахтъ въ оба конца ляжетъ на русскіе грузы, вывозимые за границу. Защитники пошлины опровергали это неотвратимое послѣдствіе ихъ проекта ссылкой на опытъ 1885 и 1886 годовъ. Въ эти годы фрахты изъ Одессы не только не повысились сравнительно съ временемъ до пошлины, но даже упали съ 18—20 шилл., какъ они стояли въ 1883 г., до 10 и даже до 7—$6^1/_2$ шилл. въ 1886 г. Отсюда выводилось заключеніе, что пошлины на уголь какъ бы обладаютъ чудодѣйственною способностью понижать морскіе фрахты. Но авторы записокъ упустили изъ виду, что въ минувшіе годы перевозочная промышленность въ Англіи переживала такой кризисъ, какого не бывало въ теченіе всего нынѣшняго столѣтія. Зато какъ только дѣла въ этой отрасли англійской промышленности стали улучшаться, фрахты быстро пошли вверхъ,—и едва ли уже въ настоящую минуту нашимъ земледѣльцамъ не приходится расплачиваться за тотъ фактъ, что ради удовольствія двухъ—трехъ донецкихъ углепромышленниковъ заграничные пароходы приходятъ нынѣ въ Одессу вмѣсто угля съ водянымъ балластомъ. Въ минувшемъ апрѣлѣ мѣсяцѣ фрахты въ Англію равнялись 14—16 шилл., тогда какъ въ прошломъ году въ томъ же апрѣлѣ они спускались до $6^1/_2$ шилл. Интересно прослѣдить, что будетъ дальше, когда привозъ угля изъ-за границы сдѣлается вовсе невозможнымъ.

Попробуемъ теперь подвести итоги. Новая пошлина ударитъ по карману цѣлую массу лицъ, которымъ привозъ иностраннаго угля давалъ возможность получать дешевое топливо; она заставитъ нашу страну переплачивать на стоимости доставки сельскохозяйственныхъ продуктовъ за границу. Но можно ли по крайней мѣрѣ утѣшать себя тѣмъ, что эти жертвы окупятся обильнымъ выигрышемъ углепромышленниковъ. Есть основанія сильно усомниться въ этомъ. На Балтійскомъ побережьи англійскій уголь ни въ какомъ

случаѣ вытѣсненъ русскимъ не будетъ. Потребители 75 милл. пудовъ угля, ввозимыхъ въ послѣднее время по Балтійскому морю, будутъ уплачивать среднимъ числомъ по 2 лишнихъ копѣйки за пудъ безъ всякой пользы для русской углепромышленности. Правда, донецкіе владѣльцы копей разсчитываютъ при затрудненіи заграничнаго ввоза доставлять свой уголь въ Москву, но эта надежда врядъ ли осуществится, такъ какъ на московскомъ рынкѣ донецкому углю угрожаетъ опасная конкурренція нефти. Западная граница представляетъ совершенно обособленный районъ, въ который минераламъ внутренней Россіи нѣтъ доступа. Остается, значитъ, черноморскій привозъ, который до наложенія пошлины оцѣнивался въ 20 милл. пуд., а въ 1885 и 1886 годахъ спустился до $14{,}_{7}$ и $13{,}_{1}$ милл. пуд. Вотъ и весь выигрышъ нашего главнаго каменноугольнаго района отъ пошлины. Но черноморскій рынокъ достался бы донецкимъ шахтовладѣльцамъ и безъ новаго повышенія тарифа: мы уже упоминали, что вслѣдствіе упадка курса и поднятія цѣнъ въ Англіи привозъ угля въ Одессу прекратился раньше опубликованія новой пошлины. Впрочемъ, если даже допустить, что новый тарифъ на вѣчныя времена закрѣпитъ одесскій рынокъ за донецкими углепромышленниками, то спрашивается, какою цифрой можетъ быть оцѣнена происходящая отъ того выгода. При цѣнахъ угля на мѣстѣ въ 5—6 коп. прибыль въ 1 к. на пудѣ считается очень хорошимъ барышомъ. Такимъ образомъ, выигрышъ нашихъ углепромышленниковъ отъ пошлины едва ли можно исчислять болѣе чѣмъ въ 200,000 р. А между тѣмъ ради доставленія этого барыша придется переплатить лишняго на цѣнѣ угля, сравнительно съ періодомъ безпошлиннаго ввоза, одесситамъ чуть ли не 1 милл. рублей да жителямъ Балтійскаго побережья около $1^{1}/_{2}$ милл. рублей. Нужно сознаться, что балансъ выходитъ не изъ выгодныхъ.

Таможенныя пошлины на сельскохозяйственныя машины.—Статья первая (1890 г.).—Пошлины на сельскохозяйственныя машины и орудія служатъ въ теченіе многихъ лѣтъ предметомъ усиленной протекціонистской агитаціи. Однако до 1885 г. правительство во вниманіе къ насущнымъ интересамъ сельскаго хозяйства постоянно отказывало въ удовлетвореніи домогательствъ машиностроителей. Лишь въ 1885 г. владѣльцамъ заводовъ удалось достигнуть цѣли: привозъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій былъ обложенъ пошлиной въ 50 к. металл. въ виду главнымъ образомъ послѣдовавшаго незадолго предъ тѣмъ возвышенія тарифа на металлы. Опытъ всѣхъ временъ и странъ показываетъ, что въ дѣлѣ таможеннаго покровительства важно лишь начало: стóитъ одинъ разъ согласиться съ настояніями заинтересованныхъ ревнителей промышленности,—и немедленно затѣмъ потребуются новыя уступки. И дѣйствительно, не прошло двухъ лѣтъ со времени введенія пошлинъ, какъ заводчики снова стали осаждать правительство своими ходатайствами и опять добились своего: въ 1887 г. пошлина была возвышена на машины до 70 к., а на косы и серпы до 1 р. 40 к. металл. Казалось бы, послѣ такого успѣха агитація должна была успокоиться: она получила все, до чего раньше простирались самыя крайнія ея пожеланія. Однако съ прошлаго года отъ заинтересованныхъ лицъ снова посыпались ходатайства къ правительству, въ литературныхъ органахъ партіи появились горячія статьи, требующія подъема пошлинъ,—и протекціонисты опять какъ-будто надѣются выиграть дѣло; въ матеріалахъ по происходящему нынѣ пересмотру таможеннаго тарифа предполагается поднять пошлину на сельскохозяйственныя машины и орудія до 1 р. 40 к., на локомотивы до 2 р., на косы же и серпы даже до 2 р. 50 к. съ пуда.

Изъ всѣхъ многоразличныхъ таможенныхъ пошлинъ, которыми обременено въ угоду фабрикантамъ наше сельское населеніе, пошлины на сельскохозяйственныя орудія и машины являются едва ли не самыми тягостными. Прочіе виды

таможеннаго обложенія угнетаютъ сельскаго хозяина при обмѣнѣ его продуктовъ на произведенія обрабатывающей промышленности, вынуждая его покупать послѣднія дороже или,—что то же,—продавать собственныя произведенія дешевле противъ настоящей цѣны; но они прямо не затрогиваютъ условій производства. Напротивъ того, пошлины на машины и орудія, употребляемыя въ сельскомъ хозяйствѣ, подрываютъ производство, посягаютъ на самый источникъ доходовъ земледѣльца. Высокій тарифъ на желѣзо или ситецъ имѣетъ для сельскаго хозяина то послѣдствіе, что онъ получитъ въ обмѣнъ за свою четверть ржи не пять пудовъ желѣза или пятьдесятъ аршинъ ситца, а, быть можетъ, только три пуда или тридцать аршинъ ситца; пошлины же на сельскохозяйственныя машины и орудія къ указанной потерѣ, которая остается во всей силѣ, прибавляютъ еще новую: подъ ихъ вліяніемъ у земледѣльца окажется для вымѣна на прочіе товары меньшее количество четвертей хлѣба. Такимъ образомъ, къ нелегкому бремени, и безъ того возложенному на сельскихъ хозяевъ въ интересахъ обогащенія отечественныхъ крупныхъ мануфактуръ, грозитъ присоединиться еще новое, въ нѣкоторыхъ случаяхъ поистинѣ неудобоносимое бремя.

Основное послѣдствіе пошлинъ на сельскохозяйственныя орудія и машины состоитъ въ увеличеніи издержекъ производства въ земледѣльческой промышленности. Подъ вліяніемъ тарифа происходитъ поднятіе стоимости орудій, вызывающее у сельскаго хозяина излишніе расходы на обзаведеніе ими. Въ докладѣ г. Черняева, извѣстнаго знатока сельскохозяйственнаго машиностроенія, представленномъ въ прошломъ году въ московское Общество сельскаго хозяйства и въ свое время реферированномъ въ нашей газетѣ, приведенъ цѣлый рядъ любопытныхъ фактовъ, дающихъ нѣкоторую возможность судить о размѣрахъ происшедшаго вздорожанія машинъ и орудій. Оказывается, напримѣръ, что двухконный плугъ Говарда, стоившій въ 1883 г. въ петербургскихъ складахъ 41 р., поднялся къ 1888 г. до

50 р., двухкорпусный плугъ Эккерта—съ 55 р. до 68 р., рядовая сѣялка—съ 270 р. до 380 р. и т. д.,—и это несмотря на значительное пониженіе стоимости машинъ и орудій за границей, на мѣстахъ ихъ производства. Конечно, приведенное повышеніе цѣнъ обусловливалось не одною пошлиной, но также и поднятіемъ курса; однако несомнѣнно, что немаловажная доля вліянія должна быть приписана и пошлинѣ. Предполагаемое удвоеніе тарифа произвело бы новое огромное поднятіе цѣнъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій. Тотъ же г. Черняевъ разсчитываетъ, что пошлина на самые распространенные виды машинъ и орудій, составляющая въ настоящее время въ среднемъ около 18% стоимости ихъ на мѣстѣ, поднимается при введеніи пошлины въ 1 р. 40 к. въ среднемъ выводѣ до 37%, а для многихъ машинъ до 50 и 60%. Притомъ подъемъ пошлинъ, какъ назначаемыхъ съ вѣса, падетъ наибольшею тяжестью на орудія относительно наиболѣе дешевыя, то-есть какъ-разъ на тѣ, которыя пользуются наибольшимъ спросомъ.—При разнообразіи условій нашего хозяйства мудрено сколько-нибудь точно вычислить, въ какомъ размѣрѣ новое возвышеніе пошлинъ увеличитъ издержки производства въ земледѣліи; однако въ отзывахъ сельскохозяйственныхъ Обществъ на проектъ тарифовъ есть нѣкоторые опыты подобныхъ разсчетовъ. Такъ, полтавское Общество сельскаго хозяйства, мнѣніе котораго было изложено въ послѣднемъ выпускѣ нашей газеты, высчитываетъ, что прибавка пошлины составитъ на четверть зерна около 15 коп., а на десятину около 38 коп. Почти въ такомъ же размѣрѣ опредѣляетъ увеличеніе издержекъ производства и Вольное Экономическое Общество въ извѣстномъ нашимъ читателямъ отзывѣ на проектъ новаго тарифа: по его мнѣнію, пошлина, нынѣ равняющаяся въ среднемъ около $2,_{06}$ коп. мет. на пудъ зерна, при поднятіи пошлины до размѣра 1 р. 40 к. составитъ около $3,_{41}$ коп. мет. При нынѣшней дешевизнѣ хлѣба это налогъ немаловажный.

Еще важнѣе съ точки зрѣнія сельскохозяйственныхъ ин-

тересовъ то обстоятельство, что наложеніе высокихъ пошлинъ вовсе лишаетъ многихъ земледѣльцевъ возможности обзаводиться улучшенными машинами и орудіями. Къ этому приводитъ уже одно вздорожаніе машинъ, очень чувствительное при общей бѣдности нашихъ хозяевъ оборотными капиталами. Вздорожаніе машинъ подъ вліяніемъ пошлины иногда прямо устраняетъ съ рынка извѣстные ихъ виды, какъ это, напримѣръ, прямо было указано въ отзывѣ полтавскаго Общества сельскаго хозяйства. Къ сказанному нужно еще прибавить, что поднятіе пошлины отзывается сокращеніемъ числа складовъ земледѣльческихъ машинъ: мелкіе складчики, не обладающіе значительнымъ оборотнымъ капиталомъ, не въ состояніи бываютъ вынести значительнаго увеличенія предварительныхъ затратъ, которыя, по разсчетамъ г. Черняева, съ 300—400 р. на вагонъ до наложенія пошлины поднялись при нынѣ существующей 70-копѣечной пошлинѣ до 1,000—1,100 р., а при пошлинѣ въ 1 р. 40 к. дойдутъ до 1,560 р. Устраненіе мелкихъ торговцевъ, кромѣ созданія монополіи крупныхъ складчиковъ, которые, конечно, не преминутъ воспользоваться своимъ положеніемъ, сопровождается еще тѣмъ невыгоднымъ послѣдствіемъ, что оно отдаляетъ отъ потребителей мѣста покупки машинъ и чрезъ то затрудняетъ снабженіе послѣдними. Если взвѣсить, насколько сокращаются издержки и увеличивается производительность труда благодаря употребленію улучшенныхъ машинъ и орудій, если принять во вниманіе начинающійся во многихъ частяхъ страны переходъ крестьянъ къ лучшимъ орудіямъ, то станетъ понятно, какой крупный ущербъ грозитъ нанести сельскому хозяйству ожидаемый подъемъ пошлинъ. Недаромъ же съ такимъ единодушіемъ высказались противъ него всѣ наши сельскохозяйственныя Общества.

Трудно представить себѣ, какимъ образомъ выгоды нѣсколькихъ десятковъ заводовъ, домогающихся увеличенія таможенной охраны, могутъ ставиться въ параллель съ безспорными интересами цѣлыхъ милліоновъ русскихъ хо-

зяйствъ. Мудрено понять, какъ могло бы государство, безъ крайней необходимости, рѣшиться обременять земледѣліе новымъ налогомъ, когда послѣднее и безъ того давно переживаетъ тяжелый кризисъ, вынуждающій государство приходить къ нему на помощь. Нужно надѣяться, что финансовое вѣдомство, въ рукахъ котораго находится судьба тарифнаго вопроса, не останется глухо къ голосу всей земледѣльческой Россіи.

Таможенныя пошлины на сельскохозяйственныя машины. — Статья вторая (1890 г.). — Каждая таможенная пошлина, составляя налогъ на потребителей, можетъ быть терпима лишь какъ необходимое зло, можетъ существовать только при условіи ея несомнѣнной и неоспоримой надобности. Въ особенности слѣдуетъ сказать это объ обложеніи такихъ предметовъ, какъ сельскохозяйственныя машины и орудія, которое не только создаетъ искусственное вздорожаніе извѣстнаго рода товаровъ, но кромѣ того задерживаетъ развитіе основныхъ промысловъ страны.

Было бы большою натяжкой утверждать, что предполагаемое нынѣ значительное поднятіе тарифа на орудія, употребляемыя въ сельскомъ хозяйствѣ, вызывается дѣйствительною необходимостью. Объ этой необходимости можно было бы говорить лишь въ томъ случаѣ, если бы при существующемъ обложеніи заграничный привозъ забивалъ отечественные механическіе заводы. Но стоитъ заглянуть въ таможенныя вѣдомости, чтобы убѣдиться, что ввозъ къ намъ иностранныхъ машинъ и орудій, вообще незначительный, доведенъ нынѣ существующимъ тарифомъ до крайне низкаго размѣра. Въ первой половинѣ 80-хъ годовъ заграничный привозъ сельскохозяйственныхъ машинъ равнялся по цѣнности почти 6 милл. р., а въ 1881 году дошелъ даже до 8 милл. р. Но со времени введенія пошлинъ на машины и орудія въ 1885 году привозъ ихъ сталъ быстро падать:

съ 1885 по 1888 годъ ввозъ машинъ и орудій не поднимался выше $2,_6$ милл. р.; въ 1889 году подъ вліяніемъ сильнаго урожая онъ повысился было до $3,_8$ милл. руб., но въ настоящемъ году опять спустился за первое полугодіе до $1,_3$ милл. р. Какъ ни ограниченно наше внутреннее производство сельскохозяйственныхъ орудій, но во всякомъ случаѣ оно во много разъ превышаетъ по своимъ оборотамъ размѣры заграничнаго привоза.—Съ другой стороны, едва ли кто-либо рѣшится сказать, что отечественное сельскохозяйственное машиностроеніе угнетается въ настоящее время конкурренціей заграничной промышленности. Еще въ эпоху безпошлиннаго ввоза производство сельскохозяйственныхъ орудій стало быстро развиваться въ Россіи подъ вліяніемъ живого спроса на нихъ со стороны начинавшаго оживать земледѣлія. Число механическихъ заведеній и мастерскихъ, не превышавшее въ концѣ 50-хъ годовъ 3—4-хъ, поднялось къ 1864 году до 64, къ 1871 г.—до 112, къ 1874—до 203, къ 1879—до 349, къ 1885—до 435 и къ 1888—до 453. Такое развитіе понятно, если принять во вниманіе, что отечественное машиностроеніе и безъ всякихъ пошлинъ имѣетъ на своей сторонѣ немаловажныя преимущества передъ заграничнымъ въ большей близости къ потребителямъ, въ лучшемъ знаніи мѣстныхъ условій и въ возможности удобнѣе приспособляться къ требованіямъ рынка. Постепенный ростъ числа мастерскихъ, работавшихъ для сельскаго хозяйства,—ростъ, вначалѣ очень быстрый, несмотря на отсутствіе таможенной охраны, а потомъ нѣсколько замедлившійся,—устраняетъ всякую возможность при защитѣ дальнѣйшаго подъема пошлинъ ссылаться на подавляющее дѣйствіе иностраннаго соперничества.

Предполагая взвалить на плечи сельскаго населенія новую тягость, защитники усиленнаго обложенія привозныхъ машинъ обыкновенно утѣшаютъ хозяевъ надеждой на развитіе внутренней конкурренціи, которая будто бы вполнѣ обезпечитъ снабженіе рынка потребными орудіями по недорогимъ цѣнамъ. Если бы такое обѣщаніе осуществилось или по

крайней мѣрѣ было близко къ осуществленію, то отчего бы, конечно, не сдѣлать удовольствія заводчикамъ; но дѣло въ томъ, что мы и въ настоящее время такъ же далеки отъ выполненія этихъ надеждъ, какъ были далеки тридцать лѣтъ тому назадъ, когда состоялось разрѣшеніе свободнаго привоза орудій, и какъ, по всей вѣроятности, будемъ далеки еще черезъ тридцать лѣтъ. Хотя, какъ только-что было указано, наше машиностроеніе, судя по числу заведеній, развивается довольно быстро, но оно отнюдь еще не въ состояніи удовлетворить всѣхъ запросовъ, предъявляемыхъ хозяйствомъ. Кто изъ сельскихъ хозяевъ не знаетъ, что исполненіе многихъ болѣе крупныхъ и сложныхъ машинъ не подъ силу большинству нашихъ механическихъ заведеній. Въ примѣръ можно привести сортировки хорошаго качества, на которыя было указано г. Шатиловымъ въ недавнемъ письмѣ его, напечатанномъ въ «Новомъ Времени», затѣмъ на паровыя молотилки, рядовыя сѣялки, жатвенныя, косильныя, сноповязальныя машины, сѣнные прессы и пр. Всѣ названныя орудія, къ которымъ нужно присоединить локомобили, изготовляемые лишь на трехъ—четырехъ нашихъ заводахъ въ небольшомъ количествѣ и по дорогимъ цѣнамъ, приходится хозяевамъ въ большинствѣ случаевъ выписывать изъ-за границы, по той причинѣ, что въ Россіи ихъ найти въ достаточномъ количествѣ нельзя. При обсужденіи вопроса о тарифѣ на машины въ московскомъ Обществѣ сельскаго хозяйства приводился, напримѣръ, такой фактъ: въ началѣ 1888 года владѣльцы складовъ земледѣльческихъ орудій, предвидя невозможность вслѣдствіе низкаго курса выписывать машины изъ-за границы, обратились за пріобрѣтеніемъ ихъ къ русскимъ заводчикамъ, но въ большинствѣ случаевъ получили отказъ за отсутствіемъ запасовъ. Въ томъ же 1888 году, когда по случаю сильнаго урожая существовалъ значительный спросъ на паровыя молотилки на югѣ Россіи, ихъ было поставлено отечественными заводами не болѣе 40 паръ, а около 360 паръ было выписано изъ Англіи. Какую, спрашивается, пользу получило наше

машиностроеніе отъ огромной суммы пошлинъ и отъ массы хлопотъ и расходовъ, которые выпали на долю нашихъ сельскихъ хозяевъ при подобной экстраординарной выпискѣ машинъ изъ-за границы?

Но даже тѣ орудія, которыя приготовляются нашими заводами и покупаются хозяевами, не въ состояніи, какъ оказывается въ большинствѣ случаевъ, равняться по качеству съ подобными же орудіями заграничной работы. Объ этомъ свидѣтельствуютъ отчеты послѣднихъ выставокъ и заявленія землевладѣльцевъ. Такъ, на харьковской выставкѣ относительно заграничныхъ орудій экспертною коммиссіей выставлялись на видъ безукоризненность сборки, однородность матеріала и точность исполненія. «Если бы,—говорится въ отчетѣ,—разобрать и смѣшать части 100 американскихъ жней, то ихъ снова можно собрать, причемъ всѣ гайки и винты придутся. Совсѣмъ не то съ нашими заводами: не только винты и гайки, но даже на одномъ выставочномъ плугѣ колеса не пришлись, когда ихъ перенесли съ одного конца оси на другой». Г. Шатиловъ въ своемъ письмѣ, упомянутомъ выше, высказываетъ такое же сужденіе о сѣялкахъ Эккерта въ сравненіи съ русскими ихъ копіями. Шесть лѣтъ тому назадъ г. Шатиловъ купилъ 16 оригинальныхъ сѣялокъ Эккерта и три русскія копіи. Всѣ 16 оригинальныхъ сѣялокъ были совершенно одинаковы. «Стоило, — пишетъ г. Шатиловъ, — поставить регулирующую ручку у всѣхъ экземпляровъ на одинъ и тотъ же нумеръ, чтобы получить равномѣрный по густотѣ и распредѣленію зерна посѣвъ. Три же русскія копіи, хотя и купленныя на одномъ и томъ же заводѣ, были такъ плохо вывѣрены, что для достиженія равномѣрнаго посѣва надо было ручку ставить на разные нумера». Кромѣ того, всѣ выписныя сѣялки работаютъ до сихъ поръ вполнѣ исправно и безъ серьезнаго ремонта, тогда какъ русскія копіи при совершенно одинаковомъ съ первыми уходѣ уже пришли въ негодность. Предъ такими отзывами должны отступить на задній планъ тѣ похвалы нашимъ заводчикамъ, о которыхъ упоминали на-дняхъ въ

своей статьѣ «Московскія Вѣдомости». Изъ того факта, что наше машиностроеніе дѣлаетъ успѣхи, изъ тѣхъ комплиментовъ, которые посылаются нѣкоторыми нашими спеціалистами по адресу заводчиковъ ради поощренія ихъ къ дальнѣйшимъ усиліямъ, еще отнюдь не слѣдуетъ, что наши орудія успѣли уже сравняться съ заграничными и способны замѣнить ихъ. Есть нѣкоторые роды машинъ и орудій, которыя хорошо удаются нашимъ заводамъ, но зато немало и такихъ, съ которыми у нихъ дѣло не клеится. Если разсуждать по справедливости, то можно было бы, пожалуй, затруднить привозъ изъ-за границы такихъ орудій, по которымъ наши машиностроители сдѣлали крупные успѣхи, разрѣшивъ затѣмъ для прочихъ свободный доступъ, но такого неравенства не захотѣли бы, конечно, и сами производители лучшихъ орудій.

Къ сожалѣнію, и въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ трудно разсчитывать на существенное измѣненіе къ лучшему условій нашего сельскохозяйственнаго машиностроенія. Не говоря уже о дороговизнѣ желѣза и топлива какъ вслѣдствіе несовершенствъ въ техникѣ ихъ производства, такъ въ особенности по причинѣ обложенія ихъ непомѣрно высокою пошлиной, у насъ нѣтъ еще настолько подготовленныхъ руководителей и мастеровъ, нѣтъ такого дешеваго капитала и,—что всего важнѣе,—нѣтъ такой спеціализаціи производства, какъ за границей. Поэтому Россіи придется долго ожидать того времени, когда внутреннее производство станетъ удовлетворять потребность хозяевъ въ орудіяхъ и машинахъ на столь же выгодныхъ условіяхъ, какъ она удовлетворялась бы при свободномъ привозѣ ихъ изъ-за границы. Изъ-за чего же въ теченіе нѣсколькихъ поколѣній сельскимъ хозяевамъ придется нести переплаты? Съ такою жертвой еще можно было бы кое-какъ примириться, если бы ея цѣной покупалось благосостояніе обширнаго класса производителей и значительныхъ группъ населенія. Но въ настоящемъ случаѣ нѣтъ на-лицо и этого примиряющаго условія. Мы упоминали выше, что все число механическихъ

заведеній, занимающихся производствомъ сельскохозяйственныхъ орудій, не превышаетъ 450; но и въ этой суммѣ значительнѣйшую долю составляютъ мелкія заведенія, изготовляющія недорогія орудія для мѣстнаго сбыта, ни въ какой охранѣ не нуждающіяся и нисколько о ней не помышляющія. Въ дѣйствительности домогаются усиленія охраны всего лишь нѣсколько десятковъ крупныхъ заводовъ. Локомобили изготовляются у насъ всего пятью заводами. Огромное обложеніе косъ, которое притомъ предполагается еще увеличить, охраняетъ выгоды одного только Вилейскаго завода, какъ на это было указано въ докладѣ г. Черняева. Едва ли можно сомнѣваться въ томъ, что интересы десятковъ милліоновъ русскихъ крестьянъ, нуждающихся въ косахъ, безконечно важнѣе, нежели выгоды предпринимателей и нѣсколькихъ сотенъ рабочихъ Вилейскаго завода.

Само собой разумѣется, что, возражая вмѣстѣ съ другими органами печати и съ русскими сельскохозяйственными Обществами противъ пошлины на орудія и машины, употребляемыя въ сельскомъ хозяйствѣ, мы очень хорошо сознаемъ невозможность и несправедливость полной отмѣны пошлинъ до тѣхъ поръ, пока существуетъ громадный тарифъ на металлы и уголь; и «Московскія Вѣдомости» напрасно пытаются создать себѣ дешевый тріумфъ надъ противниками, пространно доказывая, что снятіе пошлины съ машинъ при удержаніи обложенія матеріаловъ равносильно уничтоженію производства машинъ въ Россіи. И сельскохозяйственныя Общества, и печать, высказываясь за уничтоженіе пошлинъ съ машинъ, предполагаютъ вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ нѣчто само собой разумѣющееся, одновременную отмѣну обложенія металловъ или по крайней мѣрѣ допущеніе безпошлиннаго привоза ихъ для машиностроительныхъ заведеній, какъ это имѣло мѣсто до 1881 года. Если же, однако, по какимъ-либо соображеніямъ ни то, ни другое условіе осуществлено быть не можетъ, то и Общества, и печать признаютъ необходимымъ удержать пошлину, но въ извѣстномъ умѣренномъ размѣрѣ, который уравновѣшивалъ бы расходы, вызы-

ваемые пошлиной на матеріалъ. Оба столичныя сельскохозяйственныя Общества находятъ, что существовавшая до 1887 года и нѣкогда самими машиностроителями признававшаяся достаточною пошлина въ 50 мет. коп. съ пуда вполнѣ и даже съ излишкомъ покрыла бы расходы, вытекающіе изъ обложенія матеріаловъ. И это, конечно, немалая тягость для сельскаго хозяйства, но она по крайней мѣрѣ вызывается необходимостью при существующей промышленной политикѣ нашего государства; дальнѣйшее же повышеніе пошлины представляетъ собой одно лишь ничѣмъ не оправдываемое бремя.

Таможенныя пошлины на сельскохозяйственныя орудія и машины.—Статья третья (1890 годъ).—По поводу обсуждавшихся въ послѣднее время печатью таможенныхъ пошлинъ на сельскохозяйственныя машины и орудія нерѣдко приходится слышать мнѣніе, что вопросъ этотъ не имѣетъ еще пока важнаго практическаго значенія для нашей страны. Машины,—говорятъ,—употребляются исключительно крупными, болѣе состоятельными землевладѣльцами, для которыхъ переплата лишняго десятка процентовъ на стоимость машины не представляетъ большой важности; мелкіе же, малосостоятельные землевладѣльцы, а тѣмъ болѣе крестьяне, будто бы машинъ пока еще не пріобрѣтаютъ. Такое сужденіе, быть можетъ, и справедливо въ примѣненіи къ нѣкоторымъ частямъ Россіи, но оно совершенно невѣрно въ примѣненіи къ южной Россіи. Тамъ въ послѣдніе годы получили широкое распространеніе между колонистами и крестьянами не только жнеи, косилки, конныя грабли, но даже столь сложныя и дорогія машины, какъ паровыя молотилки. Конечно, пріобрѣтеніе такихъ орудій большей части крестьянъ не подъ силу, но дѣло устраивается такъ, что названныя машины покупаются болѣе состоятельными лицами, а прочіе пользуются ими при помощи найма. Насколько уже въ настоящее время распространены сложныя орудія и машины на югѣ Россіи и какъ крестьяне поль-

зуются ими,—объ этомъ можно судить по слѣдующимъ фактамъ, которые сообщены въ описаніи Херсонскаго уѣзда, только-что выпущенномъ земско-статистическимъ отдѣленіемъ при херсонской губернской земской управѣ.

«Усовершенствованные инструменты для уборки хлѣба, т.-е. косарки (жатвенныя машины и косилки),—читаемъ мы въ описаніи,—въ послѣднее время стали употребляться крестьянами съ большою охотою, такъ какъ они замѣчаютъ, что работа ихъ спорѣе, успѣшнѣе и чище. Неимѣющіе возможности пріобрѣсти косарку нанимаютъ ее, за что платятъ по 1 рублю за десятину, конечно, только за свалку хлѣба»... «Въ послѣднее время сталъ сильно распространяться способъ молотьбы конными и паровыми молотилками, которыя покупаются отдѣльными крестьянами или компаніями. Въ каждомъ большомъ селеніи можно непремѣнно встрѣтить нѣсколько конныхъ молотилокъ. Конныя молотилки при разныхъ условіяхъ и конструкціи ихъ могутъ вымолачивать въ день отъ 80 до 200 копъ хлѣба, отчего и наемная плата за нихъ колеблется отъ 5 до 15 р. въ день. Паровыя молотилки среди крестьянскихъ обществъ встрѣчаются рѣже, хотя можно указать такія селенія, гдѣ ихъ бываетъ по нѣскольку: въ Костромкѣ, напримѣръ, есть 7 паровыхъ молотилокъ, въ Богоявленскѣ—3, а въ Явкиномъ—даже 17 (8, 10 и 12-тисильныхъ) паровыхъ молотилокъ. Такъ какъ онѣ могутъ перемолачивать въ день отъ 150 до 400 копъ, то и наемная плата за нихъ колеблется отъ 20 до 45 руб. и даже до 50 руб. въ день. Цѣпами крестьяне молотятъ рѣдко, и то по большей части одно только жито; всѣ же яровые хлѣба идутъ подъ молотилки или подъ катки». Въ приложеніи къ описанію помѣщена таблица распространенія паровыхъ молотилокъ; изъ нихъ принадлежало: дворянамъ 46, крестьянамъ 29, нѣмцамъ-колонистамъ и прочимъ сословіямъ—92. Большинство этихъ молотилокъ, именно 115, были 10-сильныя. Большая часть молотилокъ заведена въ 80-хъ годахъ, въ особенности начиная съ весьма урожайнаго 1881 года. Къ сожалѣнію, свѣдѣнія, имѣющіяся въ опи-

саніи, простираются только до 1884 года; въ послѣдніе же годы число молотилокъ, конечно, еще увеличилось.

Приведенные факты съ очевидностью показываютъ, какую огромную важность пріобрѣли уже въ настоящее время крупныя сельскохозяйственныя машины въ крестьянскомъ хозяйствѣ южнаго края и какое серьезное значеніе имѣетъ поднятіе ихъ стоимости не только для самихъ пріобрѣтателей машинъ, но также и для всего сельскаго населенія края. Машина, купленная дорого, не можетъ отдаваться внаймы по сходной цѣнѣ, да кромѣ того возвышеніе цѣны по необходимости сокращаетъ контингентъ покупателей и усиливаетъ монопольное положеніе тѣхъ немногихъ лицъ, которымъ удалось обзавестись машиной.

Истинный протекціонизмъ странъ, вывозящихъ сельскохозяйственные продукты (1901 годъ).—Покровительство земледѣлію составляетъ теперь злобу дня. Въ виду предстоящаго возобновленія торговыхъ трактатовъ и парламенты, и союзы заинтересованныхъ лицъ, и печать изощряются въ отысканіи способовъ возможно полнѣе оградить интересы національнаго сельскаго хозяйства. Если бросить взглядъ на предлагаемые способы, то нельзя не замѣтить рѣзкой разницы между странами, ввозящими и вывозящими земледѣльческіе продукты. Для первыхъ программа совершенно ясна: стоитъ назначить достаточно высокія пошлины на сельскохозяйственныя произведенія, привозимыя изъ-за границы, и аграрнымъ классамъ не останется ничего больше желать. Вопросъ только въ томъ, до какого предѣла слѣдуетъ поднять тарифы, чтобы удовлетворить землевладѣльцевъ и вмѣстѣ съ тѣмъ не обездолить остальныхъ классовъ общества. Конечно, этотъ вопросъ допускаетъ разнообразныя рѣшенія. Если послушать аграріевъ, то для возвышенія пошлинъ поистинѣ нѣтъ никакихъ границъ. Вѣдь указывалъ же недавно въ своей рѣчи извѣстный итальянскій парламентскій дѣятель Луццати, что нѣмецкіе аграріи

добиваются обложенія ввозимой изъ Италіи цвѣтной капусты пошлиной въ 1,200%, а огурцовъ въ 2,000% стоимости; вѣдь додумались же тѣ же аграріи до остроумнаго проекта назначить для привозныхъ продуктовъ садоводства и огородничества подвижные тарифы, мѣняющіеся по временамъ года, въ разсчетѣ этимъ путемъ убить ввозъ раннихъ овощей и плодовъ изъ Италіи. Но правительствамъ не приходится серьезно считаться съ подобными фантастическими вожделѣніями, а если отнестись къ вопросу безпристрастно, то анализъ издержекъ производства всегда укажетъ на подходящій размѣръ пошлинъ.

Гораздо мудренѣе разрѣшеніе задачъ аграрнаго протекціонизма для вывозящихъ странъ. Въ таможенной политикѣ государства этого типа не являются господами положенія: имъ приходится примѣняться и приноравливаться къ мѣрамъ тѣхъ правительствъ, отъ которыхъ зависитъ назначеніе ввозныхъ пошлинъ. Правда, они могутъ въ нѣкоторой степени вліять на таможенную политику ввозящихъ странъ приманкой льготъ или угрозой репрессалій по торговлѣ фабричными и горнозаводскими издѣліями. Для Германіи, напримѣръ, съ ея 6-ю милліонами промышленныхъ рабочихъ, съ ея колоссальнымъ экспортомъ, увеличившимся за десять лѣтъ на 25%, конечно, не безразлично, какія условія будутъ установлены Россіей или Италіей для ввоза нѣмецкихъ мануфактурныхъ товаровъ. Однако каждому понятно, что воздѣйствія этого рода имѣютъ довольно ограниченную силу. Ни одно современное государство, стремящееся при помощи таможенной охраны развить свою промышленность, не захочетъ сколько-нибудь серьезно уменьшить размѣры пошлинъ на обработанныя издѣлія; съ другой стороны, оно не можетъ допустить и значительнаго увеличенія пошлинъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ оно рисковало бы разорить земледѣльцевъ: заставить сельскіе классы переплачивать на расходахъ въ отместку за то, что иностранное правительство отняло у нихъ своими мѣрами часть доходовъ, значило бы бить по карману съ двухъ концовъ. Если отъ таможенныхъ

мѣръ нельзя ждать прока, то гдѣ же экспортнымъ государствамъ искать путей для огражденія ихъ земледѣльческихъ интересовъ? Намъ поучительно прислушаться къ тому, какъ отвѣчаютъ на этотъ вопросъ другія страны, находящіяся въ сходныхъ съ нами отношеніяхъ къ международному рынку.

Въ прошломъ мѣсяцѣ Флоренція въ стѣнахъ знаменитаго дворца своей старой синьоріи принимала сельскохозяйственный конгрессъ, который привлекъ со всѣхъ концовъ Италіи представителей разныхъ отраслей земледѣльческой промышленности. Единственная цѣль этого грандіознаго съѣзда заключалась въ обсужденіи той роли, какую должна играть Италія какъ экспортирующая страна при предстоящемъ пересмотрѣ торговыхъ трактатовъ. Такъ какъ въ засѣданіяхъ принимали участіе выдающіеся парламентскіе дѣятели, извѣстные ученые и самые видные практики, то резолюціи конгресса могутъ считаться компетентнымъ выраженіемъ взглядовъ господствующихъ круговъ на способъ рѣшенія занимающаго насъ вопроса. Какъ это ни покажется страннымъ, но большинство ораторовъ всего меньше отводило вниманія именно таможеннымъ мѣрамъ: упоминалось о желательности удержать нынѣ существующіе размѣры пошлинъ на вывозные продукты итальянскаго земледѣлія, отмѣчалась возможность нѣсколько урѣзать тарифы на привозные мануфактурные товары, чтобы облегчить взамѣнъ того доступъ за границу земледѣльческимъ произведеніямъ. Но обо всемъ этомъ говорилось вскользь. Главныя мѣры видѣлись не здѣсь. Ораторы съ чувствомъ гордости и удовлетворенія отмѣчали глубокое преобразованіе, которому въ теченіе двухъ послѣднихъ десятилѣтій подверглось сельское хозяйство въ Италіи, особенно на сѣверѣ, и убѣждали послѣдовательно вести эту перемѣну далѣе, видя въ томъ самое вѣрное средство для успѣха въ международной борьбѣ. «Вслѣдствіе кризиса зерновыхъ культуръ расширилось и сдѣлалось интенсивнѣе воздѣлываніе луговъ, увеличилось скотоводство, получила новое раціональное направленіе молочная промыш-

ленность, которая возникла въ такихъ мѣстахъ, гдѣ она раньше была неизвѣстна». Напоминая о цѣлыхъ сотняхъ общественныхъ молочныхъ, которыя являются истинными разсадниками научныхъ пріемовъ для мелкаго крестьянства, описывая результаты, достигнутые школами молочнаго дѣла, садоводства, огородничества, въ особенности же процвѣтающими въ Италіи странствующими каѳедрами земледѣлія, докладчики и ораторы видѣли главный путь къ завоеванію заграничныхъ рынковъ въ умноженіи, повсемѣстномъ распространеніи и усовершенствованіи этихъ оправдавшихъ уже себя на опытѣ орудій прогресса. «Будемъ всѣми силами стараться съ помощью науки производить больше и лучше, и тогда побѣда на нашей сторонѣ»,—такъ закончилъ свое сообщеніе докладчикъ по скотоводству. «Главное дѣло,—говорилъ референтъ по плодоводству, садоводству, огородничеству и цвѣтоводству,—заключается въ возможно широкомъ распространеніи познаній о способахъ улучшенія, умноженія и выгоднаго сбыта продуктовъ этихъ отраслей хозяйства, средствами для чего служатъ спеціальныя школы, испытательныя поля, странствующія каѳедры». «Вездѣ, гдѣ только можно, нужно замѣнить рутину и эмпиризмъ научными пріемами». Конгрессъ горячо рекомендовалъ правительству дать толчокъ и оказать широкую поддержку научнымъ изслѣдованіямъ, касающимся сыроваренія, маслодѣлія и другихъ отраслей хозяйства, безъ чего, по его мнѣнію, невозможно обезпечить итальянскимъ продуктамъ первенство на заграничныхъ рынкахъ. Съ другой стороны, хозяева настаивали на широкомъ примѣненіи начала ассоціаціи какъ для осуществленія необходимыхъ усовершенствованій въ производствѣ, такъ въ особенности для обезпеченія выгоднаго сбыта. Италія и безъ того сдѣлала громадные успѣхи по части приложенія кооперації къ сельскому хозяйству; она покрыта земледѣльческими синдикатами, кооперативными молочными, общественными винными погребами, Обществами страхованія скота, народными банками, сельскими кассами и пр. Конгрессъ рекомендовалъ

увѣнчать зданіе кооперації устройствомъ союзовъ для совмѣстнаго сбыта продуктовъ за границу: пріурочиваясь къ уже существующимъ ассоціаціямъ или возникая въ формѣ самостоятельныхъ учрежденій, такіе союзы обѣщаютъ сократить издержки сбыта и въ то же время,—что, пожалуй, еще важнѣе,—гарантировать качество вывозимыхъ продуктовъ и создать имъ на заграничныхъ рынкахъ прочную репутацію.

То, что для Италіи является пока благимъ пожеланіемъ, всецѣло осуществлено въ Даніи. Недавно Данія опубликовала отчетъ о тѣхъ способахъ, при помощи которыхъ она въ теченіе послѣднихъ 25-ти лѣтъ боролась съ земледѣльческимъ кризисомъ. Изъ этого замѣчательнаго отчета видно, чего можетъ добиться просвѣщенная страна при добромъ желаніи, при бодрой работѣ и при искусномъ содѣйствіи государства. Въ виду невыгодности зернового хозяйства Данія за двадцать лѣтъ сократила на половину пространство, находившееся подъ хлѣбами, замѣнивъ зерновыя культуры воздѣлываніемъ кормовыхъ растеній. Такая перемѣна оказалась возможной лишь благодаря чрезвычайному развитію скотоводства; количество рогатаго скота выросло тамъ въ послѣднія 30 лѣтъ на 56%. Въ свою очередь приростъ скотоводства обусловливался развитіемъ усовершенствованныхъ способовъ переработки его продуктовъ. Орудіемъ прогресса въ Даніи, такъ же какъ и въ Италіи, явились ассоціаціи. Въ 1882 году была основана въ Даніи первая кооперативная молочная, а въ настоящее время ихъ существуетъ гораздо болѣе тысячи. Этими безчисленными ассоціаціями приготовляется по всѣмъ правиламъ усовершенствованной техники масло, отправляемое за границу. Превосходныя качества этого товара завоевали ему монопольное положеніе на англійскомъ рынкѣ. Маленькая страна, равняющаяся по площади и населенію нашей губерніи средняго размѣра, доставляетъ въ три послѣдніе года почти половину всего огромнаго количества масла, ввозимаго въ Англію, и получаетъ съ Англіи по этой статьѣ до 75 милл. рублей

на наши деньги. Такъ какъ разрозненныя ассоціаціи не въ состояніи были бы своими собственными силами обезпечить сбытъ продукта на чужихъ рынкахъ, то въ дополненіе къ общественнымъ молочнымъ въ Даніи основалось нѣсколько центральныхъ экспортныхъ Обществъ, которыя завѣдуютъ техникой вывоза. Огромное развитіе скотоводства въ связи съ широкимъ примѣненіемъ химическихъ удобреній и лучшихъ орудій вызвали крупный подъемъ и въ земледѣліи. Отчетъ констатируетъ, что средніе урожаи возвысились за двадцать пять лѣтъ: для пшеницы—на 25%, для овса—на 17%, для кормовыхъ растеній—на 18%, для картофеля—на 59%. Благодаря такому подъему урожаевъ Данія въ эпоху кризиса не только не уменьшила, но даже увеличила доходность своего сельскаго хозяйства, несмотря на происшедшій упадокъ цѣнъ. Чѣмъ же объясняется весь этотъ прогрессъ, при которомъ Даніи не страшны никакія заграничныя пошлины? Двумя факторами, вліяніе которыхъ ярко подчеркивается въ отчетѣ: повсемѣстнымъ приложеніемъ начала кооперації и, съ другой стороны, широкимъ распространеніемъ улучшенныхъ методовъ производства при помощи земледѣльческихъ Обществъ, спеціальныхъ и народныхъ школъ, опытныхъ и показательныхъ полей, въ особенности же — искусно устроенной сельскохозяйственной консультаціи. Благодаря превосходной постановкѣ производства и строжайшему контролю при отпускѣ продуктовъ за границу Данія достигла того, что вывозимые ею товары расцѣниваются выше подобныхъ же предметовъ всѣхъ другихъ странъ и покупаются предпочтительно предъ остальными.

Приведенные выше два примѣра заслуживаютъ того, чтобы на нихъ было обращено вниманіе. Ими намѣчается вѣрный путь, слѣдуя которому, страна, поставленная въ необходимость вывозить за границу продукты земледѣлія, можетъ спокойно смотрѣть на свое будущее и не бояться никакихъ махинацій заинтересованныхъ конкуррентовъ. Широкая и послѣдовательная пропаганда техническихъ улучшеній и неуклонное примѣненіе начала ассоціаціи къ производству,

переработкѣ и сбыту продуктовъ,—вотъ тѣ оправданные опытомъ практическіе пріемы, которые вѣрнѣе всякихъ таможенныхъ изворотовъ могутъ обезпечить процвѣтаніе національному земледѣлію и благосостояніе земледѣльцу. Именно въ этомъ, а не въ чемъ другомъ долженъ заключаться аграрный протекціонизмъ экспортирующихъ странъ.

Возрожденіе меркантилизма въ Германіи и значеніе этого явленія для Россіи (1885 г.).—Любопытное зрѣлище представляетъ въ настоящее время западно-европейская политика. Вчитайтесь въ проекты государственныхъ людей, прислушайтесь къ толкамъ въ представительныхъ собраніяхъ, присмотритесь къ столбцамъ газетъ,—и вы можете подумать, что живете не въ послѣдней четверти XIX вѣка, а въ началѣ или срединѣ XVII столѣтія. Таможенныя репрессіи, запретительные тарифы, торговый балансъ, захватъ колоній, хитросплетенные торговые договоры,—таковы господствующіе предметы вниманія государственныхъ дѣятелей въ настоящую минуту въ Германіи, Франціи, Австріи, Америкѣ,—словомъ, въ цѣломъ свѣтѣ. Европейская мысль пошла заднимъ ходомъ и снова вернулась къ временамъ блаженной памяти меркантилизма, къ навигаціонному акту Кромвеля, къ таможеннымъ репрессаліямъ Кольбера. Разсужденія политиковъ нашего времени вращаются на той же почвѣ и даже ведутся тѣмъ же языкомъ, какъ два вѣка тому назадъ, съ тою только разницей, что современные эпигоны запретительной системы не владѣютъ ни тою суровою энергіей, какою отличались дѣйствія Протектора англійской республики, ни утонченною хитростью и строгою послѣдовательностью министра Людовика XIV. Сходство въ задачахъ, направленіи дѣйствій и избираемыхъ средствахъ настолько полно, что люди какъ-будто только-что проснулись послѣ двухвѣкового сна. Правда, пока мы еще не видѣли войнъ изъ-за таможенныхъ тарифовъ и колоніальныхъ владѣній, — войнъ, подобныхъ

тѣмъ, какими закончился XVII вѣкъ; но если все пойдетъ такъ же, какъ шло до сихъ поръ, то мы дождемся и войнъ: вѣдь чуть не произошелъ въ недавнее время разрывъ между Германіей и Англіей изъ-за колоній.

При взглядѣ на происходящее невольно проникаешься удивленіемъ, какъ быстро люди мѣняютъ свои воззрѣнія: двадцать—тридцать лѣтъ тому назадъ кто въ Европѣ могъ бы повѣрить, что въ періодъ быстраго роста наукъ, гигантскихъ успѣховъ техники, съ каждымъ днемъ расширяющихся мѣновыхъ сношеній передовымъ націямъ Европы снова придется переживать возрожденіе меркантилизма,— возрожденіе не въ скромной формѣ проекта, выросшаго въ головѣ кабинетнаго ученаго, а въ торжественной обстановкѣ руководящаго государственнаго принципа. Казалось, и теоретическій анализъ, и исторія безповоротно осудили этотъ первый наивный опытъ экономической философіи, пригодный лишь для той поры, когда на развалинахъ средневѣковаго строя едва зарождалось современное мѣновое хозяйство; но оказывается, что меркантилизму суждено снова овладѣть умами. Онъ пришелся по вкусу всемогущему германскому канцлеру, и этого довольно, чтобы съ нимъ пришлось считаться всѣмъ странамъ. Не успѣла еще Германія объявить о повышеніи таможенныхъ пошлинъ на хлѣбъ, какъ уже Франція подняла свои тарифы на земледѣльческія произведенія, какъ подобный же вопросъ возникъ въ Австро-Венгріи и Бельгіи. Но этого мало: въ отместку Германіи за повышеніе хлѣбныхъ пошлинъ въ Америкѣ и въ Австро-Венгріи тотчасъ же явилась мысль о поднятіи тарифа на привозимыя изъ Германіи обработанныя издѣлія. Иначе и быть не можетъ. Сторонники меркантилистической политики, выставляя на видъ благодѣтельное вліяніе своихъ мѣръ, постоянно забываютъ, что неизбѣжнымъ, логическимъ послѣдствіемъ этихъ послѣднихъ является принятіе тѣхъ же мѣръ, въ болѣе усиленномъ притомъ видѣ, другими государствами. Когда Кольберъ вводилъ свой знаменитый тарифъ 1667 г., направленный къ изгнанію съ французскихъ

рынковъ мануфактурныхъ произведеній Голландіи и Англіи, онъ думалъ, конечно, только о пользахъ французскихъ фабрикъ; но онъ не принялъ во вниманіе, что Голландія и Англія отвѣтятъ запрещеніемъ ввоза французскихъ винъ и что возгорится упорная война, которая заставитъ Францію заплатить вдесятеро за мнимыя благодѣянія тарифовъ.

Послѣднія германскія мѣры прежде и ближе всего касаются Россіи: пошлина на рожь прямо направлена противъ нашего отечества. Хотя мы и не имѣемъ права черезчуръ обижаться на столь нелюбезное отношеніе къ намъ нашей сосѣдки, такъ какъ раньше сами немало причинили ей ущерба тарифными повышеніями, но, во всякомъ случаѣ, нашей странѣ нельзя же быть равнодушной зрительницей репрессивныхъ мѣръ, принимаемыхъ противъ важнѣйшей отрасли ея торговли. Не мудрено поэтому, что наши періодическія изданія переполнены проектами возмездія. Въ этихъ проектахъ много похвальной ревности къ чести родины, много задора, но въ нихъ есть одинъ существенный недостатокъ: они грозятъ нанести вредъ не только тѣмъ, противъ кого направлены, но и намъ самимъ. Возьмемъ, напримѣръ, хотя вывозную пошлину на русскій хлѣбъ, съ которою выступили недавно «Московскія Вѣдомости». Неужели это серьезная мысль? Вѣдь если нѣмцы будутъ нуждаться въ нашемъ хлѣбѣ и покупать его на прежнихъ условіяхъ, то что намъ за дѣло до совершившагося повышенія пошлинъ; за эту новинку сумѣютъ и безъ насъ разсчитаться съ правительствомъ кн. Бисмарка рабочіе-пролетаріи и соціалъ-демократы. Если же введеніе новаго тарифа заставитъ насъ продавать свой хлѣбъ дешевле, то съ какой же стати дальнѣйшимъ повышеніемъ пошлинъ на наши земледѣльческіе продукты мы стали бы увеличивать и безъ того значительные убытки собственныхъ земледѣльцевъ. Вѣдь что-нибудь одно изъ двухъ: если пошлина для насъ безразлична, то намъ не о чемъ безпокоиться, если же она причиняетъ намъ страданія, то было бы странно своими руками наносить себѣ лишніе удары.

Другой проектъ состоитъ въ повышеніи ввозныхъ пошлинъ на заграничные товары. Эта мѣра предлагается тѣми же «Московскими Вѣдомостями», причемъ газета въ первый моментъ горячо принялась было проповѣдывать усиленіе таможенныхъ тарифовъ на всѣ привозные товары, ссылаясь на то, что половина ввоза идетъ изъ Германіи, а потомъ, послѣ разъясненій, сдѣланныхъ г. Витте, одумалась и ограничила репрессію только товарами, получаемыми изъ Германіи. Поднятіе ввознаго тарифа,—конечно, дѣло немудреное, любезное сердцу многихъ и потому имѣющее шансы на успѣхъ. Но если вдуматься въ эту мѣру, она окажется по своему характеру совершенно тожественною съ предшествующею. Повышеніе ввозныхъ пошлинъ, такъ же какъ и установленіе вывозныхъ, увеличитъ затрудненія русскаго земледѣльца, и безъ того стѣсненнаго новыми германскими мѣропріятіями. Поднятіе тарифа произведетъ неизбѣжное вздорожаніе ввозимыхъ изъ Германіи предметовъ на внутреннихъ русскихъ рынкахъ, а такъ какъ эти предметы потребляются прямо или косвенно сельскимъ населеніемъ, то, значитъ, этому послѣднему придется издерживать на покупку ихъ бо̀льшую противъ прежняго часть своихъ доходовъ. Германская пошлина сократила доходы земледѣльца; въ отплату за это предлагается увеличить расходы того же земледѣльца. Поистинѣ своеобразная логика! Правда, насъ утѣшаютъ тѣмъ, что на мѣсто нѣмецкихъ товаровъ мы заведемъ свои доморощенные, русскіе. Но пока мы добьемся такой перемѣны, пройдетъ не одинъ десятокъ лѣтъ, до тѣхъ же поръ нашему крестьянину придется неизбѣжно приплачивать изъ своего кармана за удовольствіе наказать злого сосѣда.

Мы гораздо вѣрнѣе разсчитаемся съ Германіей, если найдемъ возможность замѣнить для нашего хлѣба ея рынокъ другими. Конечно, это нелегко, такъ какъ въ послѣдніе годы бо̀льшая часть нашей ржи и значительная доля другихъ хлѣбовъ шла въ Германію; но нельзя сказать, чтобы такой поворотъ былъ вовсе невозможенъ. Германія не только вво-

зить, но и вывозить хлѣбные продукты. Первымъ послѣдствіемъ новыхъ пошлинъ будетъ, безъ сомнѣнія, сокращеніе отпуска германскаго хлѣба для восполненія пробѣла, имѣющаго образоваться вслѣдствіе уменьшенія привоза. Россія имѣетъ возможность занять мѣсто, освобождаемое такимъ образомъ Германіей. Съ другой стороны, нѣкоторыя изъ странъ, соперничествующихъ съ Россіей по отпуску хлѣба, какъ, напримѣръ, придунайскія государства, состоя съ Германіей въ условіяхъ наиболѣе благопріятствуемыхъ націй, неизбѣжно усилятъ туда свой ввозъ и вынуждены будутъ уступить Россіи часть ихъ экспорта въ другія страны. Нельзя, дальше, не обратить вниманія на то, что новая пошлина можетъ послужить толчкомъ къ освобожденію нашей хлѣбной торговли отъ коммиссіонерскихъ услугъ Германіи и къ направленію этихъ земледѣльческихъ продуктовъ непосредственно въ Англію и другія потребляющія ихъ страны. Извѣстно, что эта дорого оплачиваемая коммиссіонерская роль основывается главнымъ образомъ на недостаточной сортировкѣ и очисткѣ нашего зерна, вслѣдствіе чего оно не подходитъ подъ вкусы иностранныхъ потребителей. Теперь операціи нѣмецкихъ коммиссіонеровъ должны будутъ сократиться, такъ какъ становится невыгодно при высокой пошлинѣ ввозить нашъ хлѣбъ для смѣшенія его съ другими сортами и для вывоза въ другія страны. Въ то же время для нашихъ экспортеровъ начинаетъ представлять очевидный интересъ принятіе мѣръ къ улучшенію русскаго зерна передъ отправкой его за границу. Способы для такого улучшенія уже давно намѣчены въ видѣ классификаціи зерна, зерновой инспекціи, устройства элеваторовъ и т. д. Можно думать, что при настоящихъ обстоятельствахъ и правительство, и заинтересованные слои общества живѣе, нежели прежде, отнесутся къ этой реформѣ и тѣмъ облегчатъ нашему хлѣбу непосредственный доступъ на заграничные рынки.

Такимъ образомъ, въ распоряженіи нашей страны имѣются нѣкоторыя средства для противодѣйствія новымъ герман-

скимъ пошлинамъ. Намъ слѣдуетъ биться тѣмъ же оружіемъ, какое пустила въ ходъ Англія по поводу недавней отмѣны закавказскаго транзита: она устроила удобное сообщеніе съ Персіей мимо нашей границы и добилась того, что въ результатѣ мѣры, на которую многіе возлагали у насъ самыя розовыя надежды, не вышло для насъ ничего кромѣ убытковъ. Если при помощи энергической реформы торговли мы найдемъ способы, по крайней мѣрѣ на-время, обойтись по сбыту хлѣба безъ добрыхъ услугъ Германіи, то этимъ путемъ подорвемъ ея разсчеты гораздо вѣрнѣе, нежели разными таможенными экспериментами, къ которымъ снова по настоящему удобному поводу приглашается наше правительство.

Таможенная война Россіи съ Германіей.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1892—1894 гг.

---

8 августа 1892 г.

Какъ мы уже не разъ имѣли случай сообщать читателямъ, въ заграничной печати идутъ въ послѣднее время оживленные толки о предстоящемъ будто бы торгово-политическомъ соглашеніи между Россіей и Германіей. По словамъ газетъ, дѣло идетъ со стороны Германіи—о пониженіи пошлинъ на хлѣба, вывозимые изъ Россіи, а со стороны Россіи—объ уступкѣ въ таможенныхъ тарифахъ, главнымъ образомъ на желѣзо, каменный уголь, ткани и химическіе матеріалы. Нѣмецкія газеты съ азартомъ доказываютъ, что теперь, послѣ перенесеннаго голода, наша страна находится въ такомъ положеніи, что пойдетъ на всякія уступки, и настойчиво рекомендуютъ своему правительству воспользоваться удобнымъ, по ихъ мнѣнію, моментомъ, чтобы выторговать для Германіи возможно бо́льшія выгоды. На-дняхъ появилось извѣстіе, будто въ Берлинѣ, въ министерствѣ внутреннихъ дѣлъ, уже начались предварительныя совѣщанія для выработки тѣхъ требованій, которыя имѣется въ виду предложить Россіи. Никакихъ сколько-нибудь достовѣрныхъ извѣстій объ этихъ требованіяхъ пока еще нѣтъ, но одно можно сказать напередъ съ полною увѣренностью: если Германія станетъ запрашивать у насъ черезчуръ много въ

разсчетѣ на упомянутый выше, выставляемый газетами, мотивъ, то изъ толковъ о соглашеніи рѣшительно ничего не выйдетъ. Мнѣніе о томъ, что Россія именно въ настоящую минуту особенно настоятельно нуждается въ пониженіи германскихъ хлѣбныхъ пошлинъ, совершенно ошибочно. Это мнѣніе могло бы имѣть видъ правдоподобія, если бы наша страна имѣла въ нынѣшнемъ году обильный урожай, вынуждающій ее усиленно искать сбыта для излишка жатвы. Но, какъ извѣстно, урожай нынѣшняго года таковъ, что на сколько-нибудь значительные избытки разсчитывать нѣтъ никакихъ основаній; намъ впору будетъ прокормить свою страну, и если останется что-либо для вывоза, то лишь въ такомъ ограниченномъ количествѣ, которое безъ всякихъ хлопотъ легко размѣстить на заграничныхъ рынкахъ. Съ другой стороны, надежды Германіи на уступки въ нашемъ тарифѣ также несбыточны потому, что по нѣкоторымъ важнѣйшимъ для нея предметамъ, каковы, напримѣръ, желѣзо и каменный уголь, правительство наше связано обѣщаніемъ не понижать установленныхъ тарифовъ до 1898 года. Быть можетъ, найдутся какіе-либо иные способы облегчить доступъ германскимъ товарамъ,—напримѣръ, льготы въ желѣзнодорожной перевозкѣ и т. п.,—но главный и простой способъ вознаградить Германію за уступки съ ея стороны для насъ, повидимому, отрѣзанъ.

Изъ сказаннаго видно, что у Россіи вовсе нѣтъ въ настоящее время никакой особой необходимости добиваться перемѣны торгово-политическихъ отношеній къ Германіи; но то, къ чему не можетъ побудить нужда, нерѣдко совершается подъ вліяніемъ правильно понимаемыхъ взаимныхъ интересовъ; реформы въ области народнаго хозяйства вообще чаще осуществляются вслѣдствіе сознанія ихъ выгодности, нежели подъ давленіемъ крайности и нужды. И Россія, и Германія, конечно, легко могутъ обойтись безъ всякой перемѣны въ существующей торговой политикѣ, и было бы великою ошибкой возлагать упованіе на то, что та или другая страна почему-то находится вынужденною

дѣлать уступки другой. Но если всмотрѣться въ дѣло поближе, то окажется, что при свѣтѣ истинно понимаемыхъ общенародныхъ интересовъ и Германіи, и нашей Россіи слѣдовало бы, быть можетъ, подумать о такихъ уступкахъ.

Въ самомъ дѣлѣ, что выиграла Германія отъ своихъ хлѣбныхъ пошлинъ? По тщательному изслѣдованію лучшихъ спеціалистовъ,—напримѣръ, проф. Конрада,—ей очень недешево достались 50—60 милл. марокъ, которые прибавились благодаря хлѣбнымъ пошлинамъ къ доходамъ имперской казны. Когда вводились пошлины, ихъ защитники морочили германскій народъ обѣщаніями всеобщаго благоденствія отъ этой мѣры; однако оказалось, что при самомъ льготномъ разсчетѣ отъ пошлинъ выгадала лишь одна пятая доля населенія, а затѣмъ одна пятая ничего не выиграла, какъ производящая хлѣбъ только для собственнаго потребленія, и, наконецъ, три пятыхъ населенія прямо проиграли, такъ какъ имъ приходится постоянно покупать хлѣбъ. Да и изъ той пятой части населенія, которой могли быть выгодны пошлины, львиная доля барыша попала въ руки незначительной горсти магнатовъ, и лишь немногія крупицы перепали зажиточному крестьянству. И вотъ изъ-за обогащенія небольшой кучки крупныхъ землевладѣльцевъ вся нація вынуждена нести тяжкое бремя дороговизны жизненныхъ припасовъ. Благодаря пошлинѣ нѣмецкій рабочій покупаетъ теперь хлѣбъ гораздо дороже, нежели соперничествующій съ нимъ англійскій рабочій, тогда какъ искони существовало какъ-разъ обратное отношеніе. Вслѣдствіе пошлинъ цѣна хлѣба на внутреннихъ рынкахъ Германіи стояла въ концѣ 80-хъ гг. отъ 15 до 25% выше, нежели въ Англіи, Голландіи и Даніи, которыя снабжались хлѣбомъ изъ тѣхъ же самыхъ странъ, какъ и Германія, но представляли по сравненію съ послѣдней то отличіе, что имѣли благоразуміе не поддаться соблазну аграрнаго протекціонизма. Недаромъ же теперь во всей Германіи существуетъ сильное движеніе противъ хлѣбныхъ пошлинъ, въ которыхъ ихъ противники справедливо усматриваютъ причину и застоя

въ торговлѣ, и остановки въ ростѣ промышленности, и даже разныхъ ненормальныхъ явленій въ самомъ сельскомъ хозяйствѣ,—напримѣръ, неестественнаго роста цѣнъ на земли. Бремя хлѣбныхъ пошлинъ должно было особенно тяжело почувствоваться Германіей въ истекшемъ хозяйственномъ году, когда поднятіе цѣнъ достигло давно небывалаго размѣра. Въ виду такихъ фактовъ не побуждаетъ ли Германію собственный ея интересъ всячески стремиться къ смягченію неудачной мѣры, предпринятой сошедшимъ нынѣ со сцены правительственнымъ режимомъ не столько въ общихъ выгодахъ страны, сколько въ цѣляхъ узкой партійной борьбы, и не служатъ ли торговые договоры, заключенные въ послѣднее время Германіей съ нѣсколькими сосѣдними странами, выраженіемъ ея желанія умѣрить таможенную охрану юнкерскихъ доходовъ?

И для Россіи, если смотрѣть на дѣло съ точки зрѣнія интересовъ массы населенія, было бы выгодно добиться сбавки хлѣбныхъ пошлинъ хотя бы цѣной нѣкоторыхъ уступокъ въ существующихъ у насъ таможенныхъ тарифахъ. Для нашей земледѣльческой страны имѣетъ большой вѣсъ каждая лишняя марка, которою Германія облагаетъ привозный хлѣбъ. Такъ какъ мы отправляемъ въ Германію главнымъ образомъ рожь и овесъ,—хлѣба по преимуществу крестьянскаго производства,—то размѣры германскихъ пошлинъ имѣютъ у насъ жизненное значеніе для огромнаго числа земледѣльцевъ. Это значеніе особенно велико будетъ въ ближайшіе годы, когда крестьянству придется отчуждать на сторону бо́льшую противъ прежняго долю земледѣльческихъ продуктовъ, чтобы ликвидировать печальное наслѣдство неурожайныхъ годовъ; каждая копѣйка, которая будетъ недовыручена при продажѣ пуда ржи или овса благодаря высотѣ германскихъ тарифовъ, имѣетъ большой вѣсъ въ скудномъ крестьянскомъ бюджетѣ. Между тѣмъ можно ли серьезно утверждать, что удержаніе во что́ бы то ни стало непомѣрно высокихъ таможенныхъ пошлинъ хоть на каменный уголь и на металлы выгодно у насъ для кого-нибудь,

кромѣ небольшой кучки горнозаводчиковъ? Отъ созданной нашимъ тарифомъ непомѣрной дороговизны металловъ терпитъ ущербъ и казна, которая переплачиваетъ громадныя суммы на принадлежностяхъ желѣзныхъ дорогъ, на вооруженіи арміи и флота и на разныхъ предметахъ военнаго хозяйства, терпятъ всѣ отрасли промышленности, у которыхъ вслѣдствіе дороговизны металловъ и издѣлій изъ нихъ возрастаютъ издержки производства, но всего болѣе терпитъ сельское населеніе, которое изъ-за непомѣрно высокихъ цѣнъ желѣза вынуждено обходиться безъ лишней подковы, безъ шины на колесѣ, безъ замка на амбарѣ, безъ желѣзной бороны, вынуждено платить вдвое дороже за плугъ, серпъ или косу. Кто же тѣ баловни судьбы, на которыхъ многіе годы должна работать вся Россія? Изъ превосходной горнозаводской статистики, опубликованной недавно въ «Вѣстникѣ Финансовъ», мы узнаемъ, что коренные, исконные русскіе горные заводы отъ громаднаго повышенія пошлинъ, осуществленнаго въ 1887 и послѣдующихъ годахъ, выиграли очень немного. Такъ, выплавка чугуна достигала на уральскихъ заводахъ въ 1886 году 18 милл. пуд., а въ 1891 году 25 милл. пуд., т.-е. поднялась за пять лѣтъ на 40%; почти въ такой же пропорціи увеличилось производство чугуна на подмосковныхъ заводахъ, гдѣ оно съ 4 милл. пуд. въ 1887 году повысилось до $5,_9$ милл. пуд. въ 1891 г. Еще меньшее развитіе обнаружили наши коренные заводы въ приготовленіи желѣза: на уральскихъ заводахъ изготовлено желѣза въ 1886 году $11,_4$ милл. пуд., а въ 1891 г.— $13,_5$ милл. пуд., т.-е. больше на 20%; на подмосковныхъ заводахъ производство желѣза во второй половинѣ 80-хъ годовъ было даже меньше по сравненію съ его размѣрами въ первой половинѣ тѣхъ же годовъ. Вліяніе огромныхъ пошлинъ на металлы выразилось въ созданіи металлургической промышленности на югѣ и юго-западѣ Россіи и въ Царствѣ Польскомъ. Въ періодъ съ 1886 по 1891 годъ на южныхъ и юго-западныхъ заводахъ выплавка чугуна выросла съ 3 милл. пуд. до $14,_7$ милл., т.-е. въ пять разъ;

на польскихъ же заводахъ—съ $2,_8$ милл. пуд. до $7,_4$ милл. пуд., т.-е. почти втрое; нѣсколько меньше возросло производство желѣза, но и то оно составило для юго-западныхъ и южныхъ заводовъ $125^0/_0$.

Посмотримъ, кто работаетъ на горныхъ заводахъ нашего юга и запада. На югѣ, по словамъ «Вѣстника Финансовъ», вся выплавка чугуна находится въ рукахъ трехъ громадныхъ заводовъ: Александровскаго, Новороссійскаго и Днѣпровскаго, которые въ совокупности изготовили въ 1891 г. $14,_5$ милл. пуд. чугуна. Извѣстно, что эти три громадныя компаніи, монополизировавшія горнозаводское дѣло на югѣ, состоятъ преимущественно изъ иностранныхъ капиталистовъ. Подобнымъ же образомъ и на нашей западной границѣ почти всѣ горные заводы принадлежатъ иностранцамъ, какъ это ясно было доказано производившимися правительственными изслѣдованіями. Что̀ касается до рабочихъ, то, по свидѣтельству тѣхъ же изслѣдованій, въ Польшѣ большинство ихъ также вербуется изъ-за границы; мы не имѣемъ свѣдѣній насчетъ рабочаго класса въ южныхъ заводахъ, но думаемъ, что и тамъ на занятіяхъ, наиболѣе выгодно оплачиваемыхъ, по всей вѣроятности, насажено немало иностранцевъ. Эти факты, а также намѣреніе знаменитаго Круппа открыть филіальное отдѣленіе на югѣ Россіи, равно какъ ходатайства иностранныхъ капиталистовъ о разрѣшеніи имъ новыхъ горнозаводскихъ предпріятій на югѣ Россіи, побудили нѣкоторые органы печати поднять голосъ въ пользу ограниченія правъ иностранцевъ на эксплоатацію нашихъ горныхъ богатствъ. Мы не знаемъ, что̀ выйдетъ изъ этихъ толковъ, но не можемъ не отмѣтить того факта, что тяжкое для страны таможенное обложеніе горнозаводскихъ продуктовъ пошло пока на пользу лишь иностраннымъ капиталистамъ. Признаемся, мы не видимъ для Россіи большой разницы въ томъ, будетъ ли нѣмецъ, выплавляющій чугунъ близъ прусской границы, сидѣть десятью верстами ближе къ Москвѣ или тѣми же десятью верстами ближе къ Берлину. И если нѣкоторой сбавкой нашей пошлины на металлъ можно

дать ему возможность не предпринимать хлопотливой перевозки части своего заведенія въ предѣлы Россіи, то отчего бы такой уступкой не купить льготъ по хлѣбнымъ пошлинамъ? Сдѣлка была бы вдвойнѣ выгодна для нашей страны: она дала бы ей возможность, во-первыхъ, дороже продавать продукты своего производства и, во-вторыхъ, дешевле покупать нѣкоторые важнѣйшіе предметы потребленія.

---

26 августа 1892 г.

«Московскія Вѣдомости» всѣми силами стараются помѣшать торговому соглашенію Россіи съ Германіей. Какъ изъ рога изобилія сыплются со столбцовъ газеты по этому животрепещущему вопросу статьи, замѣтки, корреспонденціи съ подписями и безъ подписей. Но во всемъ этомъ морѣ словъ читатель напрасно сталъ бы искать какихъ-либо вѣскихъ аргументовъ и серьезнаго разсмотрѣнія предмета: въ нихъ есть все, кромѣ дѣла. Когда заходитъ рѣчь о заключеніи торговаго договора между двумя странами, то на первомъ планѣ стоятъ, конечно, экономическіе интересы, и обсужденіе должно естественно сосредоточиваться на оцѣнкѣ хозяйственныхъ выгодъ предполагаемой сдѣлки. Чѣмъ же, между тѣмъ, занимаются «Московскія Вѣдомости»? Газета пространно вспоминаетъ о неблагодарности Пруссіи при торговыхъ сношеніяхъ съ Россіей въ 30-хъ и 40-хъ годахъ, о враждебныхъ дѣйствіяхъ Германіи противъ нашихъ процентныхъ бумагъ, равно какъ по поводу ввоза нашего скота: какъ-будто въ настоящее время идетъ рѣчь не объ обоюдномъ соглашеніи между двумя равноправными странами, а о какомъ-то подаркѣ, которымъ Россія намѣревается облагодѣтельствовать Германію. Что-нибудь одно: или задуманная сдѣлка выгодна для Россіи, и въ такомъ случаѣ слѣдуетъ заключить ее, не стѣсняясь никакими столкновеніями и непріятностями въ прошедшемъ, или же эта сдѣлка невыгодна для насъ, и тогда надлежитъ безусловно отклонить ее, хотя бы Германія въ своемъ прошломъ являла примѣръ самой изысканной деликатности. Да и во-

обще въ дѣлѣ международной политики чувствительныя воспоминанія о прошломъ имѣютъ очень мало вѣса. Вчерашніе враги, какъ, напримѣръ, Пруссія и Австрія или Австрія и Италія, дѣйствуютъ теперь заодно, а недавніе друзья, какъ Франція и Италія, состоятъ во враждѣ.

Еще страннѣе, чтобы не сказать бо́льшаго, разглагольствованія газеты о существованіи какой-то таинственной связи между предполагаемымъ торговымъ соглашеніемъ и— чѣмъ бы вы думали?—распространеніемъ соціалистическихъ идей въ Россіи!.. Въ началѣ статьи рисуется мрачная картина роста соціализма въ Германіи. «Въ Германіи соціалъ-демократы имѣютъ вліяніе въ правительственныхъ сферахъ; теорія коллективной собственности излагается тамъ съ университетскихъ каѳедръ въ качествѣ послѣдняго слова науки. Марксъ, Лассаль, Дюрингъ подыскали для требованій соціалъ-демократовъ научныя основанія. Мюллеръ, А. Вагнеръ, Ланге и другіе представители научнаго соціализма или иначе «реалистической школы» усердно разрабатываютъ положенія объ общественной организаціи труда, о замѣнѣ частнаго капитала коллективнымъ. Они предлагаютъ проекты наилучшей организаціи рабочихъ ассоціацій для борьбы съ капиталомъ, а молодой германскій императоръ своею берлинскою конференціей по рабочему вопросу, такъ сказать, положилъ основу международной рабочей ассоціаціи». Мы нарочно привели цѣликомъ это поистинѣ замѣчательное мѣсто. Даже въ нашей невзыскательной публицистикѣ мудрено встрѣтить другой случай, когда авторъ, желающій пустить пыль въ глаза своею ученостью, надѣлалъ бы въ десяти строкахъ столько грубыхъ ошибокъ. Любопытно было бы узнать, съ какой изъ нѣмецкихъ университетскихъ каѳедръ излагается теорія коллективной собственности въ качествѣ послѣдняго слова науки; давно ли Дюрингъ попалъ въ соціалъ-демократы на-ряду съ Марксомъ и Лассалемъ; съ какихъ поръ извѣстный берлинскій профессоръ А. Вагнеръ сталъ представителемъ научнаго соціализма и началъ разрабатывать положенія о замѣнѣ частнаго капи-

тала коллективнымъ; какіе-такіе Мюллеръ и Ланге сотрудничаютъ съ А. Вагнеромъ въ этой работѣ. Единственные Мюллеръ и Ланге, извѣстные въ экономической литературѣ, давнымъ-давно покоятся въ могилахъ, но, навѣрное, готовы были бы встать изъ гробовъ, чтобы устыдить автора статьи, который по своему невѣдѣнію сопричислилъ ихъ къ столпамъ научнаго соціализма. А что сказать о милой тирадѣ, гдѣ германскій императоръ попалъ въ основатели интернаціонала? Еще характернѣе, нежели всѣ эти невѣжественныя выходки, разсужденія «Московскихъ Вѣдомостей» о грозящей намъ опасности распространенія соціализма, если будутъ сдѣланы какія-либо уступки Германіи при теперешнихъ торговыхъ переговорахъ. Германія, по словамъ газеты, добивается расширенія своихъ внѣшнихъ рынковъ въ надеждѣ ослабить развивающуюся въ ней соціальную борьбу; но это ей не удастся, такъ какъ расширеніе производства еще болѣе обострить борьбу ея рабочаго населенія съ предпринимателями. Итакъ,—заключаетъ газета,—«никакими своими жертвами Россія не можетъ помочь Германіи въ исцѣленіи ея соціальныхъ недуговъ». Высказавъ эту безспорную истину,—достоинство которой, впрочемъ, въ значительной степени умаляется тѣмъ, что ни въ Германіи, ни въ Россіи никому не снилось о какой-то лежащей на нашемъ отечествѣ миссіи лѣчить соціальные недуги нѣмцевъ,—авторъ затѣмъ патетически восклицаетъ: «Но зачѣмъ же будетъ Россія тѣснымъ экономическимъ сближеніемъ съ Германіей способствовать распространенію и у себя германскихъ соціалистическихъ утопій? Неужели государство выиграетъ отъ распространенія въ средѣ его населенія тѣхъ самыхъ доктринъ, которыя подрываютъ экономическое благосостояніе Германіи?» Позволяемъ себѣ настоятельно просить «Московскія Вѣдомости» или указать то звено, которое соединяетъ причинной связью размѣръ таможенныхъ пошлинъ съ ростомъ соціалистическихъ идей, или же сознаться, что авторъ статьи сказалъ вздоръ.

Отъ разобранныхъ разсужденій, въ сущности вовсе не

идущихъ къ вопросу, переходимъ къ тѣмъ, которыя, повидимому, стоятъ ближе къ дѣлу. Газета развиваетъ два положенія: во-первыхъ, что обѣщаемая Германіей сбавка хлѣбныхъ пошлинъ вовсе не важна для Россіи и, во-вторыхъ, что она была бы куплена разореніемъ русской промышленности.

Какія уступки Германія думаетъ сдѣлать Россіи, мы точно не знаемъ, но вмѣстѣ съ «Московскими Вѣдомостями» полагаемъ, что онѣ будутъ состоять въ распространеніи на Россію тѣхъ тарифовъ, которые приняты Германіей по конвенціямъ съ другими странами, т.-е. въ установленіи пошлины на рожь и пшеницу въ размѣрѣ 35 марокъ вмѣсто 50 марокъ и на овесъ 28 вмѣсто 40 марокъ съ тонны. Такая сбавка при нынѣшнемъ курсѣ составила бы для пшеницы и ржи около $12^1/_2$ к., а для овса—около 10 к. на пудъ. Пониженіе пошлины въ такомъ размѣрѣ имѣетъ весьма важное значеніе для нашихъ сельскихъ хозяевъ, равняясь для ржи и овса, главныхъ предметовъ нашего вывоза въ Германію, отъ 20 до $25^0/_0$ обычной мѣстной цѣны. Конечно, уменьшеніе пошлины не повыситъ нашихъ хлѣбныхъ цѣнъ на весь размѣръ сдѣланной сбавки; часть послѣдней пойдетъ въ пользу германскихъ потребителей, которые благодаря ей станутъ нѣсколько дешевле платить за хлѣбъ. Въ какой пропорціи раздѣлится сбавка между русскими производителями хлѣба и нѣмецкими потребителями, это будетъ зависѣть отъ колеблющихся условій спроса и предложенія и не можетъ быть высчитано съ точностью заранѣе. Но если даже сдѣланное пониженіе распредѣлится пополамъ, какъ предполагаютъ «Московскія Вѣдомости», то и въ такомъ случаѣ на каждомъ пудѣ ржи производитель выиграетъ болѣе 6 коп., а на пудѣ овса 5 коп. Это—сумма, составляющая больше $10^0/_0$ съ обычной цѣны ржи и овса. Если приведенный выше разсчетъ вѣренъ, то у русскихъ хозяевъ валовой доходъ возрастетъ, примѣрно, на $10^0/_0$, а это такая прибавка, которая лучше всякихъ поощрительныхъ мѣръ способна вывести нашихъ земле-

дѣльцевъ изъ кризиса, служащаго предметомъ ихъ постоянныхъ жалобъ. Не забудемъ, что Германія выписываетъ отъ насъ около 100 милл. пуд. хлѣба и производитъ эту выписку не для транзита, какъ ошибочно утверждаютъ «Московскія Вѣдомости», чтобы умалить въ глазахъ читателей значеніе пошлинной сбавки, а для собственнаго потребленія.

Однако, вопросъ въ томъ, какою цѣной будутъ куплены отмѣченныя выше выгоды. «Московскія Вѣдомости» увѣрены, что отъ насъ потребуются весьма тяжкія пожертвованія. Онѣ предсказываютъ, что результатомъ торговаго договора съ Германіей будетъ разрушеніе русской горнопромышленности и промышленности вообще. Какихъ уступокъ въ тарифахъ добивается Германія, объ этомъ неизвѣстно ни намъ, ни «Московскимъ Вѣдомостямъ». Поэтому о нихъ приходится судить по аналогіи съ тѣми тарифными пониженіями, которыя получила Германія при заключеніи подобныхъ же конвенцій съ другими государствами. Извѣстно, что при послѣднихъ соглашеніяхъ съ Австро-Венгріей, Италіей, Испаніей и Швейцаріей Германіи удалось выговорить въ свою пользу тарифныя сбавки въ 25—35%; извѣстно, что Германія особенно интересуется пониженіемъ нашихъ пошлинъ на металлы. Уменьшить тарифъ на металлы на 25% и даже до 35%, т.-е. понизить, напр., пошлину на чугунъ съ 35 к. до 26—22 к. золотомъ съ пуда, значило бы оставить таможенныя обложенія въ размѣрѣ все-таки гораздо высшемъ, нежели то, которое существовало до 1887 г. Лишь люди, ослѣпленные предразсудкомъ, способны утверждать, что при такомъ размѣрѣ пошлины разрушится русская горнопромышленность. Коренные русскіе заводы нимало не проиграли бы отъ подобнаго пониженія, о чемъ можно съ точностью заключить изъ фактовъ горнозаводской статистики. Для уральскихъ заводовъ, которые, несмотря на всѣ поощрительныя мѣры въ пользу другихъ районовъ, занимаютъ до сихъ поръ господствующее положеніе въ нашей горнопромышленности, колоссальная прибавка пошлины въ 1887 г. прошла почти безслѣдно въ смыслѣ оживленія

и расширенія производства. Правда, за четыре года, съ 1887 по 1891, выплавка чугуна на Уралѣ возросла съ 20 до 25 милл. пуд., т.-е. на 25%, а приготовленіе желѣза—съ 12 до 13 милл. пуд., т.-е. на 9%; но въ такой же и даже еще въ большей пропорціи возрастало уральское производство и въ предшествующее четырехлѣтіе, когда запретительныхъ пошлинъ не существовало. Дѣйствительно, за четыре года, съ 1883 по 1887, выплавка чугуна поднялась съ 16,6 милл. пуд. до 20,3 милл. пуд., т.-е. на 22%, а приготовленіе желѣза—съ 10,6 милл. пуд. до 12,3 милл. пуд., т.-е. на 15%. Производство же стали послѣ тарифа 1887 г. не только не увеличилось, а даже упало въ сравненіи съ прежнимъ временемъ. Единственнымъ серьезнымъ результатомъ пошлины было, повидимому, созданіе крупныхъ заводовъ на югѣ Россіи и въ Царствѣ Польскомъ. Но мы позволяемъ себѣ высказать не только предположеніе, а полную увѣренность, что эти заводы, разъ устроенные, останутся спокойно существовать и будутъ давать ихъ иноземнымъ владѣльцамъ очень хорошіе барыши, если даже пошлина на чугунъ понизится копѣекъ на 10 въ пудѣ. Тѣ страхи, которыми грозятъ «Московскія Вѣдомости» нашей странѣ въ случаѣ уменьшенія барышей горнопромышленниковъ, навѣяны не чѣмъ инымъ, какъ предубѣжденіемъ.

---

23 іюня 1893 г.

Въ послѣднее время въ нашей таможенной политикѣ произошло нѣсколько крупныхъ событій, которыя могутъ сопровождаться важными послѣдствіями для страны. До сихъ поръ наши таможенные тарифы, несмотря на частыя и рѣзкія колебанія направленій, полагавшихся въ ихъ основу, отличались однимъ постояннымъ свойствомъ: это были тарифы съ одинаковыми пошлинами для однородныхъ товаровъ, изъ какихъ бы странъ послѣдніе ни ввозились въ Россію. Отъ такой системы, съ давняго времени неуклонно державшейся въ нашей странѣ, совершено на-дняхъ два крупныхъ отступленія: во-первыхъ, заключенъ торговый договоръ съ

Франціей, по которому уменьшены пошлины для многихъ товаровъ французскаго происхожденія; во-вторыхъ, закономъ отъ 1-го іюня, только-что опубликованнымъ, введенъ, какъ общая мѣра, «двойной» таможенный тарифъ съ повышенными пошлинами для тѣхъ странъ, которыя не предоставляютъ нашему ввозу уступокъ, сдѣланныхъ другимъ странамъ, и съ болѣе умѣренными пошлинами для государствъ, дарующихъ намъ подобныя уступки. Покровительство странамъ, благопріятствующимъ русскому ввозу, могло, конечно, выразиться въ одной изъ двухъ формъ: или въ нѣкоторомъ пониженіи для такихъ странъ дѣйствующихъ нынѣ тарифовъ, или же при желаніи удержать существующій размѣръ пошлинъ—въ повышеніи тарифныхъ ставокъ относительно странъ, которыя не желаютъ предоставить Россіи одинаковыя съ другими льготы. Правительство наше, вѣрное началамъ покровительственной системы, избрало послѣдній путь: нынѣ дѣйствующій тарифъ сохраненъ въ качествѣ льготнаго для государствъ, намъ благопріятствующихъ; для прочихъ же странъ настоящій тарифъ повышенъ на 30 и на 20%, смотря по тому, относятся ли ввозимые товары къ категоріи готовыхъ издѣлій или же полуобработанныхъ продуктовъ. Такимъ образомъ, вмѣсто одной тарифной ставки на каждый родъ обложенныхъ предметовъ, какъ было до сихъ поръ, отнынѣ на большинство ввозимыхъ товаровъ будетъ существовать по двѣ, а на нѣкоторые даже по три ставки: одна, самая низкая,—для товаровъ французскаго происхожденія, другая, средняя, соотвѣтствующая нынѣшнему размѣру пошлинъ, — для странъ, пользующихся льготами со стороны Россіи, и, наконецъ, третья, самая высокая,—для государствъ, не имѣющихъ права претендовать на уступки съ нашей стороны.

Если разсматривать принятую мѣру лишь саму въ себѣ и притомъ исключительно съ точки зрѣнія экономическихъ интересовъ, то нельзя не видѣть въ ней новаго усиленія таможеннаго протекціонизма. Множество необходимѣйшихъ товаровъ получается у насъ какъ-разъ изъ тѣхъ странъ,

къ которымъ будетъ примѣняться повышенный тарифъ. Не нужно забывать, что въ длинномъ спискѣ предметовъ, по которымъ пошлина поднята на 30%, находятся такіе, какъ мѣдныя, желѣзныя, стальныя и жестяныя издѣлія, проволока, ножи, инструменты, машины и пр., а съ надбавкой 20% будутъ ввозиться между прочимъ желѣзо, жесть, сталь, мѣдь, чугунъ въ издѣліяхъ, свинецъ, олово, цинкъ, рельсы, сельскохозяйственныя орудія и т. п. Нашему земледѣлію придется нести на себѣ еще новую переплату на многихъ предметахъ заграничнаго ввоза, безъ которыхъ оно не можетъ обойтись, и на значительномъ количествѣ товаровъ русскаго производства, которые не замедлятъ подняться въ цѣнѣ въ виду затрудненной иностранной конкурренціи. Правда, нѣкоторыя изъ газетъ сулятъ русскому сельскому хозяйству великія блага въ будущемъ, ожидая, что иностранныя державы изъ опасенія подпасть подъ дѣйствіе нашего повышеннаго тарифа поспѣшатъ допустить къ себѣ наши сельскохозяйственные продукты на льготныхъ условіяхъ. Но подобныя упованія противорѣчатъ, къ сожалѣнію, общеизвѣстному историческому опыту. Таможенныя репрессаліи очень рѣдко вели къ уступкамъ; напротивъ, онѣ обыкновенно вызывали взаимное раздраженіе и тарифныя войны. Не обращаясь къ фактамъ далекаго прошлаго,—напримѣръ, къ борьбѣ Франціи съ Голландіей и Англіей,—припомнимъ, что принесли, напримѣръ, Германіи ея знаменитыя «боевыя пошлины», кромѣ отягченія условій сбыта германскихъ товаровъ. «Боевыя пошлины» вмѣсто того, чтобы расположить Россію къ уступкамъ, послужили мотивомъ къ новому повышенію пошлинъ на товары, ввозимые къ намъ изъ Германіи. Игра національнаго самолюбія и давленіе классовыхъ интересовъ врядъ ли позволятъ сколько-нибудь сильнымъ государствамъ пойти на уступки, хотя бы послѣднія и были благотворны въ общихъ интересахъ цѣлаго народа.

Нѣкоторыя изъ газетъ утѣшаются мыслью, что «система двойного таможеннаго тарифа усилитъ по нѣкоторымъ товарамъ покровительство нашей національной производитель-

ности». Усиленіе покровительства, конечно, послѣдуетъ, но послужитъ ли это ко благу или ко вреду,—покажетъ будущее. Для промышленности всего важнѣе устойчивость условій, при которыхъ ей приходится работать. Постоянныя колебанія тарифныхъ ставокъ, которыми отличается послѣдній періодъ нашей таможенной исторіи, и безъ того мѣшали нашимъ производствамъ стать на прочную ногу, а теперь присоединяется еще новый источникъ пертурбацій. Отнынѣ высота таможеннаго покровительства для многихъ родовъ русскихъ произведеній будетъ зависѣть отъ колеблющагося настроенія иностранныхъ министровъ и парламентовъ. Удастся искусному оратору убѣдить парламентъ въ необходимости оказать льготы Россіи при ввозѣ ея товаровъ,—и русскому фабриканту придется проститься съ повышенною пошлиной, въ разсчетѣ на которую онъ, можетъ быть, только и завелъ свое дѣло, не имѣвшее иначе никакихъ шансовъ водвориться въ данной мѣстности. Такимъ образомъ, на почвѣ нашего таможеннаго протекціонизма, и безъ того до чрезвычайности зыбкой, завелся теперь еще новый элементъ тревоги и неувѣренности,—элементъ тѣмъ болѣе тягостный, что онъ не поддается никакому разсчету.

Однако въ международныхъ торговыхъ отношеніяхъ дѣла рѣшаются чаще подъ давленіемъ необходимости, чѣмъ по соображеніямъ выгоды. Такъ было и въ настоящемъ случаѣ. Наше правительство вынуждено было принять разсматриваемую мѣру подъ вліяніемъ рѣзкой перемѣны въ направленіи таможенной политики иностранныхъ государствъ. Съ прошлаго года на Западѣ начала водворяться новая система неравныхъ тарифовъ, которая предоставляетъ однимъ государствамъ таможенныя льготы, не распространяемыя на другія. Первый примѣръ такой системы показала Франція: съ 1-го февраля 1892 г. она ввела у себя двойной тарифъ,—«минимальный» для странъ, благопріятствующихъ ея товарамъ, и «максимальный» для государствъ, не предоставляющихъ ей льготъ, одинаковыхъ съ другими странами,—точь-въ-точь, какъ сдѣлано теперь у насъ. Почти въ одно

и то же время Германія заключила торговые договоры съ Австро-Венгріей и Швейцаріей, по которымъ сдѣлала въ пользу этихъ странъ значительную сбавку въ своихъ ввозныхъ пошлинахъ взамѣнъ предоставленныхъ ими самими таможенныхъ уступокъ. Подобное же соглашеніе состоялось между Германіей и Соединенными Штатами. Для Россіи особенно важны соглашенія Германіи съ Австро-Венгріей и Соединенными Штатами. Въ силу этихъ послѣднихъ страны, конкуррирующія съ нами на хлѣбныхъ рынкахъ, получили при ввозѣ въ Германію скидку въ пошлинахъ почти въ 30%, такъ что соперничество нашихъ хлѣбныхъ продуктовъ съ ихъ произведеніями оказалось весьма затрудненнымъ. Дорожа принципомъ одинаковаго обложенія товаровъ безъ различія ихъ происхожденія, наше правительство болѣе года мирилось съ невыгодными для русской торговли заграничными порядками, но, убѣдившись, что новая система таможенной политики водворилась въ Западной Европѣ прочнымъ образомъ, оно рѣшилось установить и въ нашемъ тарифномъ законодательствѣ начало неодинаковаго обложенія привозныхъ товаровъ разныхъ государствъ, смотря по отношенію этихъ государствъ къ предметамъ русскаго ввоза.

Такимъ образомъ, новая мѣра является для Россіи какъ бы средствомъ самозащиты. Такъ какъ однако подобное происхожденіе не можетъ измѣнить экономической характеристики этой мѣры, то остается пожелать, чтобы ея примѣненіе на дѣлѣ ограничилось лишь предѣлами крайней необходимости и чтобы она возможно скорѣе привела къ результату, который многими ожидается отъ нея,—именно къ облегченію условій нашего заграничнаго вывоза.

---

25 іюля 1893 г.

Таможенная война между Германіей и Россіей началась и притомъ гораздо скорѣе и рѣзче, чѣмъ можно было предполагать. 13-го іюня опубликовано было въ «Собраніи Узаконеній» Высочайше утвержденное 1-го іюня мнѣніе Государственнаго Совѣта о введеніи двойного таможеннаго

тарифа, которымъ предоставлялось министру финансовъ примѣнять повышенный тарифъ (съ надбавкою 30, 20 и 15%,— смотря по роду товаровъ) къ произведеніямъ странъ, не предоставляющихъ русскимъ товарамъ условій ввоза, равноправныхъ съ однородными товарами другихъ странъ. Хотя названный законъ имѣлъ въ виду по преимуществу Германію, но онъ, во-первыхъ, не называлъ ея прямо не только въ самомъ текстѣ, но даже въ разъяснительной статьѣ, сопровождавшей законъ; а во-вторыхъ,—что главное,—законъ имѣлъ условный характеръ, лишь снабжавшій министра финансовъ полномочіями, но не предполагавшій немедленное осуществленіе послѣднихъ. Вначалѣ предполагалось даже, что законъ 1-го іюня останется только на бумагѣ; можно было надѣяться, что Германія изъ опасенія невыгодъ повышеннаго тарифа поспѣшитъ сравнять Россію съ другими странами въ отношеніи привоза товаровъ. Но такимъ ожиданіямъ не суждено было сбыться. Едва законъ о двойномъ тарифѣ сдѣлался извѣстнымъ въ Германіи, какъ тамъ началась усиленная агитація, а вслѣдъ затѣмъ состоялось и предложеніе правительства насчетъ примѣненія противъ Россіи тяжкихъ таможенныхъ репрессалій. Въ предвидѣніи подобнаго исхода 13-го іюля послѣдовало Высочайшее повелѣніе о введеніи въ дѣйствіе съ 20-го іюля двойного таможеннаго тарифа, а вслѣдъ затѣмъ, 16-го іюля, новымъ Высочайшимъ повелѣніемъ министру финансовъ предоставлено по соглашенію съ министромъ иностранныхъ дѣлъ издавать распоряженія о взиманіи особо повышенныхъ пошлинъ съ товаровъ тѣхъ государствъ, которыя будутъ съ своей стороны облагать нашъ ввозъ высшими пошлинами противъ ихъ общихъ таможенныхъ тарифовъ. 17-го іюля послѣдовало, а 19-го іюля опубликовано постановленіе германскаго правительства, по которому главные предметы русскаго вывоза подвергаются при ввозѣ въ Германію возвышеннымъ таможеннымъ пошлинамъ на 50%. Въ отвѣтъ на это распоряженіе германскаго правительства нашъ министръ финансовъ циркуляромъ отъ 20-го іюля примѣнилъ къ Гер-

маніи предоставленное ему полномочіе назначать особо повышенные тарифы, постановивъ съ произведеній почвы и промышленности Германіи съ ея внѣевропейскими колоніями взимать пошлины съ надбавкой 50% противъ только-что введеннаго повышеннаго тарифа. Кромѣ того департаментъ таможенныхъ сборовъ предписалъ портовымъ таможеннымъ учрежденіямъ взимать съ 20-го іюля съ судовъ, приходящихъ подъ германскимъ флагомъ, ластовый сборъ въ размѣрѣ 1 рубля съ ласта (2 тонны) и столько же за отходъ.

Итакъ, въ теченіе нѣсколькихъ дней два сосѣднія государства обмѣнялись мѣрами, въ результатѣ которыхъ является полная невозможность дальнѣйшихъ торговыхъ сношеній между ними. Германскія пошлины на нашъ хлѣбъ уже почти два года на 43% превышаютъ обложеніе сельскохозяйственныхъ продуктовъ другихъ государствъ. Съ послѣдовавшимъ на-дняхъ повышеніемъ германской пошлины на 50% Россіи придется платить за отправляемый въ Германію хлѣбъ на 114% больше, нежели другимъ странамъ, посылающимъ свои хлѣбные продукты на нѣмецкіе рынки. Такъ какъ эта приплата при нынѣшнемъ курсѣ русскаго рубля составитъ почти 60 коп. на пудъ, то вывозъ нашихъ хлѣбныхъ продуктовъ въ Германію сдѣлается, конечно, невозможнымъ. Въ свою очередь и германскимъ товарамъ едва ли будетъ подъ силу соперничать съ произведеніями другихъ странъ на русскихъ рынкахъ; 50%-ная надбавка въ совокупности съ ранѣе послѣдовавшимъ повышеніемъ создастъ для нѣмецкихъ издѣлій разницу таможеннаго обложенія въ 80—90% и болѣе по сравненію съ другими странами. При подобныхъ условіяхъ обмѣнъ становится возможнымъ развѣ въ крайне исключительныхъ случаяхъ.

На кого падаетъ вина за послѣдовавшій разрывъ сношеній, объ этомъ пока судить мудрено. Но, судя по различнымъ матеріаламъ, опубликованнымъ до сихъ поръ, мы имѣемъ, повидимому, всѣ основанія думать, что Россія была вынуждена прибѣгнуть къ чрезвычайнымъ таможеннымъ мѣрамъ. Уже болѣе полутора года тому назадъ Германія уста-

новила пониженныя пошлины съ хлѣбныхъ товаровъ для всѣхъ государствъ, ввозящихъ въ ея предѣлы сельскохозяйственныя произведенія, за исключеніемъ Россіи. Правда, для Австро-Венгріи, Швейцаріи и Италіи такія пониженія были допущены взамѣнъ различныхъ уступокъ со стороны самихъ названныхъ государствъ. Но вслѣдъ затѣмъ по отношенію къ Соединеннымъ Штатамъ и Индіи Германія примѣнила пониженные хлѣбные тарифы безъ всякаго вознагражденія со стороны названныхъ странъ. Еще въ то время, когда переговоры между Германіей и Австріей только завязались, русское правительство возбудило съ своей стороны вопросъ о таможенномъ соглашеніи между Россіей и Германіей. Затѣмъ, въ срединѣ прошлаго 1892 г., послѣ введенія въ дѣйствіе германскихъ торговыхъ договоровъ, наше правительство снова повторило свое предложеніе. Хотя Россія, въ виду прецедента съ Соединенными Штатами и Индіей, имѣла бы основаніе разсчитывать на пониженіе хлѣбныхъ пошлинъ безъ уступокъ въ собственномъ ея таможенномъ тарифѣ, но тѣмъ не менѣе нашимъ правительствомъ были предложены въ пользу Германіи различныя скидки съ дѣйствующаго тарифа. Когда оказалось, что эти скидки не удовлетворяютъ Германію, русское правительство предложило заключить предварительное соглашеніе, въ силу котораго Россіи были бы предоставлены до конца года выгоды германскаго конвенціоннаго тарифа, Германіи же всѣ права наиболѣе благопріятствуемой державы, въ частности—пользованіе тарифными льготами, установленными по отношенію къ Франціи только-что заключеннымъ съ нею торговымъ договоромъ. Независимо отъ временнаго соглашенія, Россія предлагала немедленно начать переговоры черезъ коммиссаровъ о заключеніи постояннаго договора. Но временное соглашеніе было Германіей отклонено, а открытіе переговоровъ было признано ею невозможнымъ раньше осени между прочимъ на томъ, какъ слышно, основаніи, что «германскіе чиновники нуждаются въ лѣтнемъ отдыхѣ».

Кромѣ этого послѣдняго факта, заимствованнаго изъ га-

зетъ, все предшествующее изложеніе хода переговоровъ основано на данныхъ, которыя заключаются въ запискѣ германскаго имперскаго канцлера, внесенной въ Союзный Совѣтъ при проектѣ о повышеніи таможенныхъ пошлинъ на русскіе товары.

Но, на кого бы ни падала вина несостоявшагося соглашенія, нельзя не предвидѣть, что происшедшій разрывъ повлечетъ тяжкія, трудно исчислимыя потери. Какая изъ странъ потерпитъ больше вреда,—Германія или Россія,—судить объ этомъ трудно. Германія, какъ страна съ высоко развитою мануфактурною промышленностью, прямо разсчитанною во многихъ случаяхъ на заграничный сбытъ, какъ страна, неизбѣжно вынуждаемая ввозить хлѣбъ изъ-за границы, потерпитъ, повидимому, отъ закрытія русскаго рынка не меньше, а, пожалуй, даже и больше, нежели Россія, — государство, по преимуществу земледѣльческое, живущее натуральнымъ хозяйствомъ, въ которомъ обмѣнъ не успѣлъ еще пустить глубокихъ корней. Но было бы великою ошибкой слишкомъ легко смотрѣть и на послѣдствія для самой Россіи отъ торговаго конфликта съ Германіей. Не забудемъ, что еще недавно нашъ вывозъ въ Германію простирался по цѣнности до 250 милл. р., въ числѣ которыхъ болѣе половины составляли хлѣбные товары. Правда, въ послѣдніе годы вслѣдствіе неурожая и запрещенія хлѣбнаго экспорта вывозъ нашихъ хлѣбовъ въ Германію до чрезвычайности сократился, но имѣлись всѣ основанія считать это явленіе лишь временнымъ. Обильный сборъ ржи, ожидаемый въ настоящемъ году, при сравнительно плохихъ видахъ на урожай этого хлѣба за границей заставлялъ предполагать, что наша торговля не только наверстаетъ въ нынѣшнемъ году недочеты двухъ послѣднихъ лѣтъ, но даже разовьется шире прежнихъ размѣровъ. Теперь приходится проститься съ этими ожиданіями. Нѣкоторые органы печати утѣшаютъ хозяевъ мыслью о возможности сбывать нашъ хлѣбъ въ Германію черезъ Австрію, но такіе разсчеты врядъ ли основательны, по крайней мѣрѣ относительно ржи: германское таможенное вѣдомство не

настолько просто, чтобы смотрѣть, сложа руки, на обходъ закона. Что касается до высказываемыхъ нерѣдко надеждъ на вывозъ избытковъ нашего хлѣба въ другія страны, кромѣ Германіи, то и съ этой стороны мудрено предвидѣть благопріятный исходъ. На европейскихъ рынкахъ существуетъ теперь такая конкурренція странъ, производящихъ хлѣбъ, что о быстромъ помѣщеніи значительныхъ избытковъ русскаго хлѣба нечего, кажется, и думать. Намъ говорятъ, что Россія можетъ приспособиться къ положенію, созданному таможенною войной, сокративъ у себя производство ржи и замѣнивъ его другими продуктами, имѣющими широкій сбытъ и внѣ предѣловъ Германіи. Но подобные совѣты легче предлагать, нежели выполнять; да и кромѣ того такая перемѣна есть дѣло будущаго, а нашей странѣ приходится испытывать тяготу въ настоящемъ. И помимо тѣхъ ущербовъ, которые грозятъ сельскому хозяйству, таможенная война причинитъ немало вреда. Несмотря на льстивые посулы протекціонистовъ, наша страна до сихъ поръ не можетъ обойтись безъ многихъ привозныхъ товаровъ; въ частности русскіе сельскіе хозяева при всей высотѣ таможенныхъ пошлинъ вынуждены выписывать изъ Германіи сельскохозяйственныя орудія и машины, потому что русскія не дешевле по цѣнѣ и гораздо хуже по своимъ качествамъ. Нечего и говорить о фабричныхъ и заводскихъ машинахъ, изъ которыхъ многія даже вовсе не производятся въ Россіи. Всѣмъ этимъ невольнымъ потребителямъ германскихъ товаровъ придется переносить большія трудности вслѣдствіе происшедшаго разрыва. Можно предвидѣть цѣлый рядъ другихъ послѣдствій отъ таможенной войны, каковы, напр., сокращеніе доходовъ желѣзныхъ дорогъ и пароходствъ, упадокъ вексельнаго курса, пониженіе цѣнности кредитнаго рубля и т. д.; но уже и перечисленныхъ тягостей достаточно для того, чтобы видѣть, что начавшаяся борьба не легка будетъ и для нашей страны. Нельзя забывать, что совершившійся разрывъ есть неизбѣжное, естественное послѣдствіе усилившейся и въ Германіи, и въ Россіи системы крайняго протекціонизма,—

системы, которая, какъ показываетъ многовѣковой историческій опытъ, не приводитъ къ рѣзкимъ осложненіямъ лишь при выдающейся умѣренности руководителей экономической политики.

Однако самая тяжесть ожидаемыхъ послѣдствій таможенной войны даетъ право думать, что будутъ испытаны всѣ мѣры къ прекращенію враждебныхъ отношеній. Судя по газетнымъ извѣстіямъ, мысль о созывѣ осенью конференціи для улаженія торговыхъ отношеній Россіи съ Германіей не оставлена окончательно. Нельзя не пожелать, чтобы эта конференція состоялась и привела къ благопріятнымъ результатамъ.

---

1 августа 1893 г.

Взаимное раздраженіе, вызванное таможенной войной Германіи съ Россіей, начинаетъ какъ-будто уступать мѣсто болѣе миролюбивымъ чувствамъ. Объ этомъ свидѣтельствуютъ разные симптомы и прежде всего содержаніе и тонъ оффиціальнаго сообщенія министра финансовъ, которое только-что появилось и о которомъ мы не замедлимъ высказаться болѣе подробно. Вчерашняя телеграмма о благопріятномъ пріемѣ въ Германіи русскаго предложенія приступить къ совѣщаніямъ и ранѣе 1-го октября, равно какъ и довольно устойчивое настроеніе въ Германіи съ русскимъ вексельнымъ курсомъ показываютъ, что надежда на улаженіе таможенной распри еще не потеряна. Съ другой стороны, какъ въ Германіи, такъ и въ Россіи начинаетъ все яснѣе сознаваться громадная тяжесть совершившагося разрыва торговыхъ сношеній. Въ Германіи, судя по ея газетамъ, все болѣе распространяется убѣжденіе, что таможенная война съ Россіей представляетъ все, что́ хотите,—проявленіе партійной политики, новую подачку владычествующему юнкерству, пожалуй, игру самолюбій, но никакъ не мѣру государственной необходимости. Чѣмъ, въ самомъ дѣлѣ, вызвана эта борьба? Отнюдь не какими-либо наступательными дѣйствіями Россіи. Изъ разъясненій самого же германскаго правительства вы-

яснилось, что Россія не только не противилась заключенію постояннаго или временнаго торговаго соглашенія, а, наоборотъ, сама во все время шла ему навстрѣчу. О томъ же свидѣтельствуетъ и сообщеніе нашего министра финансовъ: предложеніе торговаго договора первоначально исходило со стороны Россіи; послѣ неудачи первой попытки Россія опять изъявляла готовность уладить дѣло, и, наконецъ, въ настоящее время она сдѣлала новое предложеніе поспѣшить съ переговорами на почвѣ взаимныхъ уступокъ. Можно было бы подумать, что Россія не желаетъ предоставить Германіи достаточно выгодныхъ условій. Но изъ записки самого графа Каприви видно, что со стороны Россіи предлагались Германіи всѣ рѣшительно льготы, какими только пользуется какое бы то ни было изъ государствъ, торгующихъ съ Россіей,—въ частности, напримѣръ, всѣ уступки, выговоренныя Франціей при только-что заключенномъ ею торговомъ договорѣ. И при настоящихъ переговорахъ Россія не проситъ у Германіи ничего лишняго противъ тѣхъ условій сбыта своихъ товаровъ, какими уже пользуются всѣ другія страны. Требовать же, чтобы мы выдѣлили ее изъ ряда другихъ и надѣлили какими-то особыми правами,—для этого Германія не имѣетъ никакихъ основаній.

Еще важнѣе разсчеты ожидаемыхъ экономическихъ послѣдствій. Русскій рынокъ имѣетъ для германской промышленности огромное значеніе. Какъ ни сократился русскій привозъ изъ Германіи въ послѣдніе годы, но Россія все-таки ни изъ одного государства не выписывала товаровъ на такую сумму, какъ изъ Германіи. Въ 1890 г. цѣнность русскаго привоза изъ Германіи составляла 114 милл. р. Потерять сбытъ на такую сумму—дѣло немаловажное; да притомъ же обстоятельства слагаются такъ, что громадное повышеніе пошлинъ принесетъ Россіи, повидимому, меньшій ущербъ, чѣмъ разсчитывали германскіе политики. Успѣхъ соглашенія Австріи съ Россіей вызываетъ въ Германіи опасеніе, что Австрія можетъ съ большою выгодой для себя сдѣлаться посредницей въ хлѣбной торговлѣ борющихся государствъ.

Не говоря о прямой перепродажѣ русскаго хлѣба въ Германію, противъ чего, по всей вѣроятности, германское таможенное вѣдомство приметъ свои мѣры, Австрія можетъ вывозить въ Германію свой хлѣбъ, а для собственнаго потребленія закупать хлѣбъ изъ Россіи. Эта простая операція настолько выгодна, что Австрія врядъ ли упуститъ случай воспользоваться ею.

Въ русскомъ обществѣ и печати также начинается серьезная оцѣнка ожидаемыхъ послѣдствій таможенной войны. Мы ввозимъ изъ Германіи больше чѣмъ на 100 милл. р., и ввозимъ не какихъ-либо предметовъ роскоши или прихоти, безъ которыхъ можно легко обойтись, а по преимуществу матеріаловъ для промышленности и готовыхъ издѣлій, не производимыхъ въ предѣлахъ нашей страны. Въ общей суммѣ привоза изъ Германіи, равнявшейся за 1890 годъ 114 милл. руб., гораздо больше половины, именно 69 милл. руб., приходилось на сырые и полуобработанные матеріалы и 34 милл. руб. на готовыя издѣлія. Конечно, значительную часть привозившихся изъ Германіи предметовъ мы можемъ получать изъ другихъ странъ—Англіи, Франціи и Соединенныхъ Штатовъ, какъ и бывало въ не очень отдаленномъ прошломъ, пока Германія не сдѣлалась нашею главною поставщицей; но нельзя забывать, что Германія—наша ближайшая сосѣдка, всѣ же прочія страны лежатъ отъ насъ дальше, и, значитъ, провозъ товаровъ оттуда къ намъ обойдется дороже. Но что еще важнѣе, — издѣлія нѣмецкой промышленности отличаются большей дешевизной, нежели, напримѣръ, однородныя произведенія Франціи и Англіи. Нѣтъ спора, что французскіе товары изящнѣе, а англійскіе солиднѣе нѣмецкихъ, но зато послѣдніе дешевле и оттого они больше по плечу нашей бѣдной странѣ. Перенести центръ тяжести нашего снабженія въ другія страны въ большинствѣ случаевъ возможно, но лишь съ немалыми потерями для насъ.

Что касается сбыта русскихъ продуктовъ за границу, то потери наши въ этомъ отношеніи несомнѣнны и неизбѣжны. Нашъ сбытъ въ Германію раньше голодныхъ годовъ соста-

влялъ по цѣнности больше четверти всего заграничнаго отпуска Россіи; въ 1890 г., напримѣръ, онъ равнялся 176 милл. руб. Размѣстить наши товары на такую сумму въ другихъ странахъ—дѣло мудреное и, во всякомъ случаѣ, неосуществимое безъ значительнаго пониженія цѣнъ. Можно въ нѣкоторой степени разсчитывать по изложеннымъ выше соображеніямъ на усиленный сбытъ русскихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ въ Австро-Венгрію; но если эта надежда и осуществится, наши сельскіе хозяева врядъ ли добьются отъ того большихъ выгодъ: путь для русскаго хлѣба черезъ Австрію—путь кружный и потому дорогой; въ возмѣщеніе лишнихъ расходовъ австрійскіе торговцы будутъ заставлять производителей понижать мѣстныя цѣны. Правда, низкій уровень цѣнъ могъ бы быть пополненъ для хозяевъ бо́льшимъ количествомъ хлѣба, имѣющагося на продажу; еще на-дняхъ этотъ исходъ казался весьма вѣроятнымъ. Но въ послѣднее время съ каждымъ днемъ получаются извѣстія, что жатва оказывается далеко не столь неисчерпаемо-обильною, какъ говорилось. Во многихъ губерніяхъ зерно вышло поврежденнымъ какими-то атмосферическими вліяніями, и немало мѣстъ, гдѣ оно пострадало отъ насѣкомыхъ. Такимъ образомъ, обильное количество едва ли способно будетъ возмѣстить недоборы въ цѣнѣ хлѣба. Чтобы сколько-нибудь пособить сельскимъ хозяевамъ, которыхъ внезапное прекращеніе обычнаго сбыта могло бы поставить въ величайшее затрудненіе, финансовое вѣдомство на-дняхъ открыло выгодный кредитъ землевладѣльцамъ. Этотъ кредитъ представляетъ собой весьма удачную комбинацію дѣятельности Государственнаго банка и частныхъ кредитныхъ учрежденій для поддержки важнѣйшей отрасли нашей народной экономіи. Однако новая форма краткосрочнаго сельскохозяйственнаго кредита можетъ принести существенную пользу лишь при томъ предположеніи, что заминка въ сбытѣ земледѣльческихъ продуктовъ будетъ только временная, что, отсрочивъ при помощи кредита продажу своихъ продуктовъ, сельскіе хозяева дождутся болѣе высокихъ цѣнъ. Если бы эта на-

дежда не оправдалась, то земледѣльцы остались бы въ накладѣ. Имъ пришлось бы изъ невысокой выручки за проданный хлѣбъ вычесть еще проценты по ссудѣ. Въ виду этого устройство облегченнаго кредита подъ хлѣбъ служитъ само по себѣ новымъ благопріятнымъ симптомомъ въ вопросѣ о теперешней таможенной распрѣ: оно также свидѣтельствуетъ, что въ нашихъ руководящихъ кругахъ не потеряна вѣра въ возможность благопріятнаго исхода начавшейся борьбы.

Во всякомъ случаѣ, нельзя не присоединиться къ пожеланію, о которомъ упоминается въ заключительныхъ строкахъ помѣщаемаго сегодня сообщенія министра финансовъ,— нельзя въ самомъ дѣлѣ не желать «скорѣйшаго прекращенія наступившаго нынѣ полнаго экономическаго разобщенія между сосѣдними державами».

---

12 августа 1893 г.

Прекращеніе торговыхъ сношеній съ Германіей дало у насъ въ послѣднее время новый ходъ старой мысли о возможности для Россіи обходиться безъ заграничнаго обмѣна. Многихъ изъ нашихъ публицистовъ уже съ давнихъ поръ увлекаетъ идеалъ замкнутаго, самодовлѣющаго государства, о которомъ мечтали нѣкоторые философы и экономисты. Зачѣмъ, говорятъ, Россіи хлопотать о вывозѣ своихъ произведеній за границу, когда у насъ имѣется обширнѣйшій собственный рынокъ въ лицѣ стомилліоннаго населенія: стоитъ этой громадной массѣ потребителей лишь немного расширить свой спросъ, и тогда найдется обильный сбытъ для всего того количества товаровъ, которое мы нынѣ, нерѣдко на весьма невыгодныхъ для насъ условіяхъ, выбрасываемъ на европейскіе рынки. Эта общая мысль принимаетъ въ текущей литературѣ нѣсколько различныхъ оттѣнковъ.

Многіе у насъ думаютъ, что затрудненіе заграничнаго сбыта дастъ возможность населенію увеличить и улучшить свое питаніе, сильно упавшее за послѣдніе скудные годы. «Мужичокъ только выиграетъ отъ того, что хлѣбъ будетъ

дешевъ»,—говорилось на-дняхъ въ одномъ петербургскомъ органѣ печати. Вмѣсто того, чтобы сбывать хлѣбъ нѣмцу, крестьянинъ будетъ лучше кормить дѣтей, обильнѣе питать скотъ и, значитъ, въ концѣ-концовъ останется сытѣе и довольнѣе.—Все это, конечно, было бы очень хорошо; но люди, разсуждающіе подобнымъ образомъ, забываютъ о тѣхъ условіяхъ дѣйствительности, въ которыхъ мы живемъ. Если бы крестьянину приходилось думать только о нуждахъ своей семьи, если бы онъ могъ довольствоваться только произведеніями собственной почвы и личнаго труда, то вынужденное ограниченіе сбыта продуктовъ и въ самомъ дѣлѣ могло бы пойти ему на пользу. Но нельзя забывать, что господство прежняго натуральнаго хозяйства, когда все производимое человѣкомъ имъ же самимъ и потреблялось, отошло теперь въ область преданій. Хорошо ли это или дурно, но возвратить минувшій строй жизни теперь никто не въ силахъ; попытки этого рода, до которыхъ теперь немало охотниковъ, заранѣе осуждены на неудачу. Крестьянину въ настоящее время невозможно обойтись безъ отчужденія своихъ продуктовъ на сторону: ему необходимо имѣть въ рукахъ деньги для уплаты податей государству, земству и сельскому обществу; деньги нужны также для взноса платы за арендуемую землю, нужны для покупки разнообразныхъ предметовъ домашняго обихода, которые онъ или не можетъ, или разучился приготовлять. Чѣмъ ниже будутъ цѣны, тѣмъ больше земледѣльческихъ продуктовъ придется отчуждать на сторону для покрытія указанныхъ расходовъ. Ни государственныя подати, ни арендная плата не уменьшатся въ своемъ размѣрѣ отъ того, что рожь вмѣсто 70 коп. будетъ продаваться по 35 коп. за пудъ; поэтому, чтобы уплатить десять рублей съ души податей и сборовъ или внести десять рублей въ видѣ аренды за снимаемую землю, нужно будетъ продать не 15 пудовъ, а 30 пуд., то-есть разстаться съ гораздо большею частью урожая. Совершенно непонятно, какъ этотъ простой разсчетъ можетъ забываться сторонниками возврата къ натуральному хозяйству, какъ можетъ упускаться изъ виду,

что милліардный государственный бюджетъ несовмѣстимъ съ патріархальнымъ строемъ народной экономіи, безъ обмѣна и торговли. Если бы нашъ крестьянинъ былъ освобожденъ отъ всякихъ податей и сборовъ и надѣленъ такимъ количествомъ земли, при которомъ не приходилось бы нанимать угодья на сторонѣ, если бы у него сохранилось былое умѣнье изготовлять все нужное для семьи домашними средствами, то, быть можетъ, идеалъ уединеннаго государства и былъ бы намъ по плечу. Но такъ какъ изложенныя предположенія представляются мечтами, то успѣшный сбытъ земледѣльческихъ продуктовъ по выгодной цѣнѣ никакъ не можетъ считаться дѣломъ безразличнымъ даже для зауряднаго крестьянскаго хозяйства. А затѣмъ нельзя забывать, что на-ряду съ крестьянами стоитъ масса частныхъ землевладѣльцевъ, для которыхъ заминка въ сбытѣ и пониженіе цѣнъ грозятъ нерѣдко полнымъ разореніемъ. Вѣдь у землевладѣльцевъ большинство имѣній заложено въ банкахъ, куда приходится платить одну и ту же сумму процентовъ и въ дешевые, и въ дорогіе годы: чѣмъ ниже цѣна, тѣмъ бо́льшая доля урожая пойдетъ на банковые платежи.

Изложенная выше общая мысль принимаетъ нерѣдко другую форму. Не отрицается необходимость для нашихъ сельскихъ классовъ сбывать часть своихъ продуктовъ на сторону, но признается возможнымъ создать такой сбытъ внутри страны безъ обращенія къ иностранной торговлѣ. Этотъ внутренній спросъ понимается по большей части въ двухъ видахъ. Прежде всего допускается возможность расширенія нашей мануфактурной промышленности до такихъ размѣровъ, при которыхъ избытки земледѣльческаго производства будутъ поглощены фабричными районами. Утверждаютъ, что та же самая таможенная распря, которая закрыла для нашего хлѣба выходъ за границу, послужитъ новымъ толчкомъ къ усиленію фабрикъ и заводовъ и, значитъ, создастъ новый спросъ на хлѣбные продукты. Однако и это утѣшеніе довольно слабое. Наши мануфактуры и фабрики дѣйствительно растутъ довольно бойко, подогрѣваемыя, подобно теплич-

нымъ растеніямъ, постоянно повышающимися протекціонными тарифами. Но это еще вопросъ, увеличивается ли пропорціонально росту оборотовъ фабрикъ, прибыли ихъ владѣльцевъ и суммѣ вложенныхъ въ нихъ капиталовъ также число и заработокъ рабочихъ—потребителей продуктовъ земледѣлія. По свѣдѣніямъ оффиціальной статистики, сопоставленнымъ въ недавно вышедшемъ превосходномъ трудѣ Николая —она «Очерки нашего пореформеннаго общественнаго хозяйства», въ періодъ съ 1886—1889 г. цѣнность производства въ разныхъ отрасляхъ обрабатывающей промышленности Европейской Россіи и Польши поднялась съ 1,001 милл. до 1,193 милл., т.-е. на 19%, а общее число рабочихъ—съ 735 тыс. до 823 тыс., т.-е. всего на 12%. Если къ названной цифрѣ прибавить еще горнозаводскихъ рабочихъ, число которыхъ за тотъ же періодъ возросло въ Европейской Россіи и на Уралѣ съ 278 тыс. до 328 тыс., то, во всякомъ случаѣ, выйдетъ, что въ періодъ самыхъ усиленныхъ, безпримѣрныхъ раньше, покровительственныхъ мѣръ число рабочихъ возросло за четыре года на 140 тыс. Полагая на каждаго изъ рабочихъ среднимъ числомъ по 2 четверти хлѣба, мы можемъ признать, что за разсматриваемый періодъ внутреннее потребленіе нашего хлѣба должно было возрасти тысячъ на 300 четвертей. Правда, у фабричныхъ есть жены и дѣти, такъ что число ѣдоковъ будетъ больше приведенной цифры, но насколько больше, этого опредѣлить нельзя по существующимъ даннымъ. Во всякомъ случаѣ, нужно очень много лѣтъ для того, чтобы приростъ внутренняго мануфактурнаго производства могъ возмѣстить для нашего земледѣлія уходящіе заграничные рынки.

Много говорятъ теперь еще объ одномъ способѣ поднять внутренній спросъ на хлѣбъ и черезъ то урегулировать его цѣну. Мы разумѣемъ предлагаемыя теперь съ разныхъ сторонъ усиленныя закупки хлѣба для созданія запасовъ на случай будущихъ недоборовъ. Идутъ толки объ усиленномъ пополненіи запасныхъ общественныхъ магазиновъ, о сосредоточеніи въ рукахъ государства огромныхъ массъ хлѣба.

Такъ, недавно, будто бы отъ лица торговцевъ петербургской Калашниковской пристани, предлагался проектъ закупки правительствомъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ до 50 милл. четвертей разнаго хлѣба. И подобные проекты кажутся намъ фантастическими. Откуда найдутся у правительства средства для быстрой закупки такихъ количествъ хлѣба? Гдѣ оно возьметъ зданія для храненія такихъ колоссальныхъ запасовъ? Можетъ ли оно сладить съ такою сложною и рискованною операціей? Какую массу заботъ и расходовъ поглотитъ даже частичное осуществленіе этого грандіознаго проекта? Стоитъ вдуматься во все это, чтобы придти къ заключенію, что подобные планы легче предлагать, нежели исполнять.

Что въ такомъ заключеніи нѣтъ ничего преувеличеннаго, въ этомъ можно убѣдиться по недавнему опыту. Наше правительство сдѣлало было въ прошломъ году грандіозную попытку ввести въ финансовую область начала натуральнаго хозяйства. Извѣстно, что съ 23-го іюля 1892 по 1-е іюня настоящаго года жителямъ пострадавшихъ отъ неурожая губерній было предоставлено расплачиваться натурой по продовольственнымъ и сѣменнымъ ссудамъ, по разсчету пуда за пудъ полученнаго хлѣба. Хотя эта мѣра давала крупную льготу населенію, однако же при осуществленіи на практикѣ она представила значительныя неудобства, которыя ясно и точно описаны въ извѣстномъ циркулярѣ министерства внутреннихъ дѣлъ, опубликованномъ во всѣхъ газетахъ въ началѣ прошлаго мѣсяца. Министерство прямо указывало тамъ, что «пріемъ хлѣба отъ населенія, производившійся земствомъ и администраціей, оказался обременительнымъ въ виду значительности разстояній»; что «если бы эта мѣра продлилась, то явилась бы необходимость въ многочисленныхъ мѣстныхъ органахъ для пріема и храненія хлѣба, а также въ устройствѣ правительственныхъ хлѣбныхъ магазиновъ». Но главное неудобство состояло въ томъ, что «сбытъ возвращаемаго населеніемъ хлѣба представлялъ значительныя затрудненія для правительства, которое притомъ вынуждено было принимать на себя большіе расходы по гужевой доставкѣ хлѣба

къ станціямъ и пристанямъ, по храненію въ пунктахъ сосредоточенія хлѣба и пр.». При такомъ положеніи дѣла сохраненіе установленнаго въ видѣ опыта порядка возвращенія продовольственныхъ ссудъ натурой оказалось, по словамъ циркуляра, совершенно невозможнымъ. Неудивительно поэтому, что съ 20-го іюня настоящаго года взысканіе продовольственныхъ ссудъ съ населенія, пострадавшаго отъ неурожаевъ, предписано производить не натурой, а деньгами по среднимъ цѣнамъ за послѣднее десятилѣтіе. Трудно понять, какъ любопытнѣйшій опытъ, произведенный почти на-дняхъ, упускается изъ виду авторами разныхъ проектовъ, въ родѣ предложеннаго торговцами Калашниковской пристани. Доморощеннымъ финансистамъ, которые то-и-дѣло выступаютъ съ планами собиранія податей натурой, обезпеченія народнаго продовольствія при помощи громадныхъ натуральныхъ запасовъ и т. п., слѣдовало бы отнынѣ раньше оглашенія ихъ взглядовъ повнимательнѣе вчитываться въ замѣчательный циркуляръ министерства внутреннихъ дѣлъ, напечатанный въ № 140 «Правительственнаго Вѣстника».

---

18 августа 1893 г.

Поддержаніе хлѣбныхъ цѣнъ, составляющее въ настоящую минуту главную злобу дня, принадлежитъ къ числу трудныхъ задачъ экономической политики. Даже въ нормальное время, при обычныхъ условіяхъ, искусственное воздѣйствіе на хлѣбные рынки обширной страны представляется дѣломъ весьма нелегкимъ. Хлѣбъ—не процентныя бумаги: торговля имъ не сосредоточена въ двухъ—трехъ крупныхъ пунктахъ: она разбросана въ тысячахъ различныхъ мѣстъ, изъ которыхъ каждое подчиняется своимъ особымъ условіямъ. Самыя искусныя мѣры, придуманныя для центральныхъ рынковъ, могутъ быть парализованы пассивнымъ сопротивленіемъ безчисленныхъ мелкихъ пунктовъ. Но въ настоящую минуту задача становится еще мудренѣе: ее приходится рѣшать при обстоятельствахъ совершенно исклю-

чительныхъ. Наша страна въ теченіе цѣлыхъ трехъ десятилѣтій сосредоточивала всѣ свои усилія на расширеніи внѣшней торговли, въ особенности на сбытѣ за границу своихъ земледѣльческихъ произведеній. Съ этою цѣлью затрачены милліарды рублей на желѣзныя дороги, сотни милліоновъ на благоустройство портовъ, на развитіе торговаго флота, на устройство кредитныхъ учрежденій и т. п. Государство ничего не жалѣло, забывая нерѣдко о другихъ, въ сущности болѣе важныхъ и дорогихъ, экономическихъ интересахъ, лишь бы только быстро двинуть и расширить хлѣбный отпускъ. Подъ такимъ могущественнымъ вліяніемъ страна привыкла и приспособилась къ отправкѣ части хлѣба за границу; въ этомъ разсчетѣ расширены запашки, завязаны торговыя сношенія, переломаны всѣ прежніе порядки. И вдругъ привычные пути затормазились. Закрытіе одного изъ обычныхъ каналовъ нашей хлѣбной торговли составляетъ новый факторъ, вліяніе котораго можно, пожалуй, нѣсколько смягчить, но вовсе устранить не въ силахъ никакое политическое искусство, какъ бы ни увѣряли насъ въ противномъ усердные хвалители совершившихся фактовъ.

Газеты уже познакомили публику съ результатами совѣщаній, происходившихъ подъ предсѣдательствомъ товарища министра финансовъ по вопросу о поддержаніи хлѣбныхъ цѣнъ. Кромѣ вопроса о ссудахъ подъ хлѣбъ, коммиссія занималась преимущественно разсмотрѣніемъ разныхъ проектовъ закупки хлѣба съ цѣлью предупредить чрезмѣрное паденіе цѣнъ. Предлагалось пріобрѣтать хлѣбъ на суммы продовольственныхъ капиталовъ при помощи земствъ; былъ внесенъ даже грандіозный планъ о закупкѣ казной большихъ массъ хлѣба, причемъ земство, въ лицѣ своихъ управъ, должно было явиться агентомъ правительства на мѣстахъ и отвѣчать за цѣлость и сохранность пріобрѣтенныхъ хлѣбовъ. Мы уже имѣли случай высказаться по поводу мысли о подобныхъ правительственныхъ закупкахъ. Государству крайне мудрено выступать въ несвойственной ему роли хлѣбнаго торговца. Если даже оно и найдетъ себѣ въ этомъ

намѣреніи готовыхъ помощниковъ въ лицѣ земствъ, то и въ такомъ случаѣ ему не обойтись безъ разныхъ промаховъ и потерь, безъ разныхъ накладныхъ расходовъ, связанныхъ съ доставкой и храненіемъ хлѣба. Такая попытка разсчитана на то, что земства дѣйствительно примутъ на себя отвѣтственность по предлагаемой операціи; но весьма сомнительно, чтобы много земствъ пошло на подобный рискъ. Если бы впрочемъ задуманная операція и устроилась при участіи правительства и земства, то все-таки она врядъ ли приведетъ къ цѣли. Правительственныя закупки по самому существу дѣла могутъ вестись лишь въ ограниченныхъ размѣрахъ, которые не въ силахъ оказать серьезнаго вліянія на цѣны.

Въ коммиссіи была въ большомъ ходу еще другая мысль: предлагалось направить избытки хлѣба на покрытіе недоимокъ по продовольственнымъ ссудамъ. Одинъ изъ членовъ коммиссіи высчиталъ, что для пополненія всѣхъ продовольственныхъ недоимокъ потребовалось бы до 120 милл. пуд. ржи, то-есть въ два съ половиной раза больше противъ обычнаго отпуска этого хлѣба въ Германію. Отсюда выводилось заключеніе, что даже полное прекращеніе вывоза въ Германію русской ржи не можетъ при указанномъ употребленіи хлѣбныхъ избытковъ произвести сильнаго вліянія на цѣны ржи въ теченіе по крайней мѣрѣ двухъ лѣтъ. Лица, предлагавшія такую мѣру, какъ-будто забыли, что, кромѣ долговъ продовольственному магазину, у мужика лежатъ на плечахъ государственныя повинности. Если крестьянина заставятъ положить хлѣбъ въ магазинъ, то ему придется попасть въ ряды недоимщиковъ государственной казны; а какъ скоро онъ начнетъ платить подати въ казну,— у него не останется хлѣба для засыпки въ магазинъ. Оттого изложенный грандіозный проектъ можетъ претендовать на осуществимость лишь при одномъ условіи, — если будетъ пріостановлено взысканіе казенныхъ налоговъ и податныхъ недоимокъ; а такъ какъ объ этомъ и думать нечего, то упомянутую мысль надлежитъ отнести къ категоріи обычныхъ благихъ пожеланій.

Отъ мысли о возможности сдѣлать нечувствительными послѣдствія торговой распри безъ устраненія самой причины приходится рѣшительно отказаться. Существуютъ только кое-какіе способы къ нѣкоторому смягченію тягостей настоящаго положенія, и многіе изъ нихъ уже пущены въ ходъ правительствомъ. Прежде всего не слѣдуетъ ошибочно думать, что съ закрытіемъ германской границы сбытъ отправлявшагося туда русскаго хлѣба сдѣлался абсолютно невозможнымъ. Германія не можетъ обойтись безъ ввознаго хлѣба и должна будетъ взять его если не у насъ, то у другихъ. Уже въ настоящее время, тотчасъ по прекращеніи привоза изъ Россіи, на нѣмецкихъ рынкахъ появилась рожь изъ Австріи, Франціи, Голландіи и Англіи. Названнымъ странамъ представляется разсчетъ поставить въ Германію часть своихъ хлѣбныхъ запасовъ, пользуясь сравнительно низкими пошлинами, и взамѣнъ того взять хлѣбъ отъ насъ. Такимъ образомъ, хлѣбъ нашъ можетъ попасть туда же, куда онъ направлялся и прежде, но только болѣе кружнымъ путемъ. Чтобы уменьшить неудобство обходнаго пути, возможно понизить провозную плату по желѣзнымъ дорогамъ. Относительно Австро-Венгріи это и сдѣлано на-дняхъ. Съ 11-го августа послѣдовало значительное пониженіе тарифовъ для хлѣбныхъ грузовъ отъ всѣхъ станцій нашихъ дорогъ до станцій русско-австрійской границы: Граница, Радзивиловъ, Унгены, Рени и Новоселицы. Одновременно съ нашими и австро-венгерскія дороги произвели крупную скидку въ провозныхъ платахъ по грузовому сообщенію съ Франціей, Швейцаріей и сѣверной Италіей, такъ что въ общей сложности стоимость провоза по русско-австрійскому желѣзнодорожному пути сравнена теперь съ цѣнами грузового сообщенія по русско-германской конкуррирующей дорогѣ. Примѣру дорогъ русско-австрійскаго сообщенія могли бы послѣдовать и тѣ линіи, которыя лежатъ на пути къ Англіи, Голландіи и Бельгіи. Конечно, дороги понесутъ отъ пониженія тарифовъ нѣкоторый убытокъ, но лучше выручить что-нибудь, нежели вовсе потерять привычные грузы.

Кромѣ содѣйствія заграничному вывозу, возможны и нѣкоторыя мѣры относительно внутренней торговли. Чтобы поддержать цѣны, нужно по возможности сократить въ теченіе предстоящей осени предложеніе хлѣба и увеличить спросъ на него. Въ нынѣшнемъ году можно опасаться особенно усиленной продажи земледѣльческихъ продуктовъ со стороны крестьянъ вслѣдствіе накопленія долговъ и недоимокъ за прошлое голодное время. Съ цѣлью предупредить наплывъ хлѣба на рынки слѣдовало бы переложить на болѣе позднее время сроки взысканія податей и вмѣстѣ съ тѣмъ вообще сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы взысканіе податей, а слѣдовательно, и продажа хлѣба крестьянами для ихъ уплаты не производились обычными настоятельными способами. Необходимо только, чтобы эта мѣра объ измѣненіи срока была принята и объявлена немедленно, такъ какъ обычное усиленное взысканіе податей начинается уже съ сентября; слѣдовательно, медленность при этихъ условіяхъ была бы пагубна и непоправима. Что касается частныхъ землевладѣльцевъ, то та же задача достигается при помощи кредита подъ хлѣбъ, уже, какъ извѣстно, организованнаго государствомъ. Нужно только, чтобы кредитъ былъ свободенъ отъ излишнихъ формальностей.

На-ряду съ сокращеніемъ предложенія возможно нѣсколько усилить спросъ на хлѣбъ. Высказываясь рѣшительно противъ казенныхъ закупокъ хлѣба для перепродажи или для продолжительнаго храненія, мы не можемъ не отнестись съ сочувствіемъ къ намѣренію главнаго интендантскаго управленія произвести въ теченіе осени усиленную закупку хлѣба для потребностей военнаго вѣдомства. Хлѣбъ, во всякомъ случаѣ, нуженъ военному управленію; для закупки и храненія хлѣбныхъ запасовъ имѣются у него и средства, и подготовленныя личныя силы. Отчего не направить закупку такимъ образомъ, чтобы, удовлетворяя надобностямъ военнаго вѣдомства, она въ то же время выполняла и важную народнохозяйственную задачу: для этого стоитъ только пріобрѣтать хлѣбъ въ такое время и въ такихъ мѣстахъ,

гдѣ цѣны будутъ особенно замѣтно падать. На недавно бывшемъ совѣщаніи разсчитывалось, что военное вѣдомство можетъ запасти въ осенніе мѣсяцы до 30 милл. пуд. ржи. Если закупки будутъ сосредоточены въ надлежащихъ мѣстахъ, то этимъ путемъ, безъ сомнѣнія, создастся немаловажное противодѣйствіе понижательной тенденціи на рынкахъ.

Такимъ образомъ, намѣчаются кое-какіе способы предупредить вредныя послѣдствія таможенной войны; но не слѣдуетъ забывать, что все это—мѣры палліативныя, которыя могутъ только облегчать зло и — лишь на-время; прочнымъ же и дѣйствительнымъ образомъ можетъ помочь въ настоящемъ случаѣ лишь одно: возстановленіе прежнихъ путей международнаго обмѣна.

---

19 сентября 1893 г.

Сегодня, 19-го сентября (1-го октября), въ Берлинѣ открываются засѣданія конференціи, имѣющей цѣлью достигнуть торговаго соглашенія между Россіей и Германіей. Не подлежитъ сомнѣнію, что не только правительства, но и благомыслящая часть населенія обѣихъ странъ глубоко сочувствуетъ задачамъ конференціи и, «въ сознаніи ненормальности существующаго положенія вещей», какъ сказано въ сообщеніи министерства финансовъ объ отъѣздѣ нашихъ делегатовъ, ждетъ договора, основаннаго на «справедливомъ, чуждомъ національнаго эгоизма отношеніи каждой изъ договаривающихся сторонъ къ экономическимъ условіямъ своей сосѣдки». Почва для соглашенія, безспорно, существуетъ: продолжительныя и обширныя торговыя сношенія, связывающія двѣ великія державы, не могутъ быть разорваны безъ существеннаго ущерба для той и другой,—и только взаимныя уступки, обезпечивающія равныя выгоды обѣимъ сторонамъ, въ состояніи предотвратить печальныя послѣдствія такого разрыва, одинаково нежелательнаго какъ для Германіи, такъ и для насъ. Короткій періодъ таможенной

борьбы уже показалъ, что потери, испытанныя въ Россіи сельскимъ хозяйствомъ, въ Германіи—обрабатывающей промышленностью, не вознаграждаются ни тамъ, ни тутъ благопріятными результатами въ другихъ отрасляхъ народнаго хозяйства. Нѣтъ никакихъ основаній думать, чтобы торговое разобщеніе двухъ сосѣднихъ государствъ на болѣе продолжительный срокъ привело къ инымъ послѣдствіямъ. Поэтому очевидно, что обѣ договаривающіяся стороны прямо заинтересованы въ томъ, чтобы конференція съ успѣхомъ выполнила свою важную миссію.

Инструкція русскимъ делегатамъ на берлинской конференціи, изложенная въ органѣ министерства финансовъ, уже извѣстна нашимъ читателямъ. Какъ видно изъ этого оффиціальнаго сообщенія, съ нашей стороны будетъ предъявлено одно желаніе,—чтобы русскій вывозъ въ Германію былъ поставленъ въ одинаковое положеніе съ вывозомъ прочихъ странъ и въ особенности конкуррентовъ Россіи. Взамѣнъ этого Россія изъявляетъ согласіе на уничтоженіе всѣхъ такихъ постановленій, которыя болѣе стѣснительны для вывоза Германіи, чѣмъ для другихъ странъ. Сверхъ того, если германское правительство можетъ сравнять нашъ вывозъ съ вывозомъ другихъ странъ не иначе какъ путемъ пониженія своего общаго тарифа, то наши представители «войдутъ въ самое внимательное и безпристрастное обсужденіе» нѣмецкихъ пожеланій относительно сбавки въ русскихъ таможенныхъ ставкахъ, такъ какъ наше правительство находитъ возможнымъ «предоставить такія пониженія, которыя, принося пользу германской промышленности, отнюдь не нарушили бы существенные интересы производительныхъ силъ Россіи». Изъ болѣе раннихъ сообщеній министерства финансовъ видно, что сбавки предположены по значительному числу статей нашего таможеннаго тарифа и, въ интересахъ соглашенія, могутъ быть распространены еще на нѣкоторыя другія ставки. Предлагая подобныя условія договора, Россія, конечно, въ правѣ надѣяться, что сосѣдняя держава проявитъ умѣренность въ своихъ притязаніяхъ.

Пока извѣстно, что главное требованіе Россіи не встрѣчаетъ возраженій со стороны германскаго правительства: оно готово понизить пошлину на русскій хлѣбъ до уровня тѣхъ, которыя взимаются съ зерна соперничествующихъ съ нами странъ. Остается, стало быть, достигнуть соглашенія о размѣрахъ уступокъ въ русскомъ таможенномъ тарифѣ. Эта трудная задача и выпадаетъ на долю берлинской конференціи. Отъ участниковъ въ конференціи потребуется много безпристрастія въ оцѣнкѣ чужихъ предложеній, много умѣренности, много умѣнья и добраго желанія возстановить старинныя дружественныя торговыя сношенія двухъ могущественныхъ государствъ къ ихъ обоюдной выгодѣ. Въ названномъ оффиціальномъ сообщеніи отмѣчено, что тщательный выборъ делегатовъ съ обѣихъ сторонъ изъ лицъ компетентныхъ, умѣренныхъ и искренно сочувствующихъ соглашенію, во всякомъ случаѣ, послужитъ къ выясненію вопроса и долженъ проложить пути къ договору. Будемъ надѣяться, что конференціи удастся достигнуть своей цѣли и упрочить мирныя сосѣдскія отношенія двухъ великихъ державъ.

---

26 сентября 1893 г.

Никогда еще противорѣчіе интересовъ крупной фабричной промышленности и цѣлой страны не выступало у насъ съ такою рѣзкостью, какъ въ настоящую минуту, когда въ Берлинѣ идутъ переговоры о русско-германскомъ торговомъ соглашеніи. Наше правительство, въ ясномъ сознаніи гибельности начатой распри, прилагаетъ всѣ усилія къ возстановленію добраго согласія между двумя сосѣдними государствами: оно снабдило русскихъ представителей на конференціи умѣренными и гуманными инструкціями, оно выразило полную готовность уравнять Германію съ другими странами въ отношеніи ввозныхъ пошлинъ, если Германія въ свою очередь отмѣнитъ неравенства, установленныя ею для русскихъ товаровъ, и подало надежду на нѣкоторыя сбавки въ дѣйствующемъ нынѣ общемъ тарифѣ. Въ нашихъ

руководящихъ кругахъ хорошо знаютъ, что нельзя склонить могущественное государство къ отмѣнѣ пошлинъ, вредныхъ для русскаго сельскаго хозяйства, безъ нѣкоторыхъ уступокъ въ пользу нѣмецкой промышленности. И вотъ, едва появились въ извѣстномъ правительственномъ сообщеніи намеки на возможность пониженія по нѣкоторымъ статьямъ нашего общаго тарифа, какъ изъ среды московскаго биржевого общества, этого гнѣзда крайняго протекціонизма, появляется рѣзкій протестъ. Московское биржевое купечество вооружается даже противъ тѣхъ незначительныхъ пониженій въ тарифѣ 1891 года, которыя были сдѣланы въ заключенной недавно торговой конвенціи Россіи съ Франціей; заключеніе же торговаго договора съ Германіей признаетъ «особенно опаснымъ». Московскимъ капиталистамъ нѣтъ дѣла до потерь нашего земледѣлія отъ таможенной распри, до тѣхъ тяжкихъ ущербовъ, какіе налагаетъ на всю народную экономію неустойчивость и непрочность положенія, созданная столкновеніемъ двухъ сосѣднихъ государствъ. Вскормленная и возросшая путемъ неисчислимыхъ жертвъ государства и народа, московская промышленность громко заявляетъ свое право на новыя пожертвованія, которыхъ нельзя ни предусмотрѣть, ни исчислить. Каждое повышеніе таможеннаго тарифа есть бремя, возлагаемое на сельское хозяйство въ пользу фабрикъ и мануфактуръ; но при настоящихъ обстоятельствахъ дѣло идетъ о бремени двойномъ: наши мануфактуристы желаютъ заставить помѣщика и крестьянина не только покупать фабричныя издѣлія дороже, чѣмъ слѣдовало бы по разсчету стоимости производства, но кромѣ того еще продавать свои земледѣльческіе продукты дешевле подъ давленіемъ высокой заграничной пошлины. Что московскіе коммерсанты не стѣсняются возвысить голосъ въ пользу своихъ эгоистическихъ требованій въ такой серьезный моментъ, въ этомъ нѣтъ ничего мудренаго: это ихъ обычный образъ дѣйствій; но неужели узкая защита собственнаго кармана можетъ быть хоть на минуту смѣшана съ охраной народныхъ интересовъ?

Московскіе фабриканты и ихъ приспѣшники въ печати хотятъ увѣрить страну, что они добиваются и добились громаднаго подъема ввозныхъ пошлинъ будто бы въ интересахъ поддержанія національнаго труда. Производятся остроумные подсчеты, сколько милліардовъ рабочихъ дней остаются незанятыми у русскаго населенія вслѣдствіе скудости нашей почвы и краткости земледѣльческаго періода; рисуются заманчивыя перспективы обширнаго внутренняго рынка, который будто бы создастся развитіемъ фабричной промышленности для нашего сельскаго хозяйства взамѣнъ закрывающихся для него иностранныхъ рынковъ; разыгрываются грандіозныя фантазіи на тему о таможенномъ китаизмѣ, какъ единственномъ средствѣ сдѣлать Россію «богатою и независимою». Поистинѣ поразительно, что въ концѣ XIX вѣка, послѣ того какъ исписаны груды книгъ по вопросу о покровительственной системѣ, послѣ того какъ малѣйшія детали промышленнаго состоянія страны измѣряются и взвѣшиваются экономическою статистикой, еще находятся люди, которые способны выслушивать и поощрять подобный вздоръ. Давно пора было бы привыкнуть къ той истинѣ, что въ странахъ, не обладающихъ безграничнымъ внѣшнимъ рынкомъ, неумѣренный подъемъ таможенныхъ пошлинъ не поощряетъ, а убиваетъ приложеніе національнаго труда, не расширяетъ, а сокращаетъ сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, не обогащаетъ, а обѣдняетъ страну. И все это происходитъ при помощи простого, для всѣхъ очевиднаго экономическаго процесса, который хорошо извѣстенъ всѣмъ хвалителямъ высокихъ тарифовъ, но только намѣренно замалчивается ими. Высокія пошлины имѣютъ прямою своею цѣлью и непосредственнымъ слѣдствіемъ насажденіе въ странѣ крупной фабричной промышленности и только ей идутъ на пользу. Мелкіе домашніе, ремесленные и кустарные промыслы, о которыхъ обыкновенно ради приличія и краснаго слова упоминаютъ сторонники подъема пошлинъ, падаютъ и погибаютъ, по мѣрѣ того какъ происходитъ расцвѣтъ фабрикъ и заводовъ. Гибель мелкихъ

народныхъ промысловъ часто изображается какъ достойная всякаго сочувствія замѣна менѣе совершенныхъ способовъ производства болѣе совершенными; но при этомъ забывается одно: ремесленники и кустари не гуляли безъ дѣла, а работали и зарабатывали что-нибудь, пока ихъ не забила фабрика; послѣ же побѣды крупнаго производства, одержанной при содѣйствіи высокихъ пошлинъ, они лишились привычнаго труда и остались безъ хлѣба. На фабрикѣ одинъ рабочій можетъ произвести вдвое — втрое противъ простого ремесленника или кустаря, и уже по этой одной причинѣ фабрика сокращаетъ и не можетъ не сокращать числа рукъ, занятыхъ въ обрабатывающей промышленности. Даже въ предѣлахъ самого крупнаго производства каждый новый успѣхъ техники сокращаетъ приложеніе труда и уменьшаетъ занятіе рабочихъ рукъ. Не представляется ли, въ самомъ дѣлѣ, явнымъ опроверженіемъ любимаго тезиса поборниковъ высокихъ тарифовъ тотъ фактъ, что на нашихъ фабрикахъ и заводахъ послѣ вѣковыхъ усилій и жертвъ государства въ эпоху самаго безграничнаго покровительства число рабочихъ равнялось въ 1890 г., по оффиціальному счету, 1,453,000, что̀ составляло немного болѣе $1^0/_0$ всего населенія Россіи. Намъ говорятъ, что это ничтожное количество непремѣнно повысится, если мы будемъ неуклонно шествовать по стопамъ протекціонизма. Но такая надежда разбивается въ прахъ справками съ прошлымъ опытомъ. Въ 1866 г. на фабрикахъ и заводахъ Россіи насчитывалось, по свѣдѣніямъ Центральнаго статистическаго комитета, 919,025 рабочихъ, которыми производилось издѣлій на 650 милл. рублей. Черезъ 25 лѣтъ, въ 1890 г., число рабочихъ опредѣлялось, какъ мы видѣли, въ 1,453,000, а сумма производства въ 1,597 милл. руб. Такимъ образомъ, въ періодъ цѣлаго человѣческаго поколѣнія, когда число жителей имперіи увеличилось болѣе чѣмъ на тридцать милліоновъ человѣкъ, когда государство и народъ выбивались изъ силъ, чтобы развить и поддержать фабричную промышленность, эта послѣдняя стала занимать

на 534,000 чел. больше, нежели въ 1866 г. За этотъ періодъ сумма производства выросла на 947 милл. руб., или почти на 150%, а число рабочихъ лишь на 58%, т.-е. втрое меньше. Мы не можемъ по отсутствію данныхъ опредѣлить съ точностью, сколькихъ мелкихъ производителей замѣстили эти прибавившіеся полмилліона фабричныхъ, но едва ли ошибемся, сказавъ, что лишилось привычнаго труда по крайней мѣрѣ вдвое или втрое большее число лицъ.

Если, такимъ образомъ, подъемъ пошлинъ не увеличиваетъ, а уменьшаетъ занятіе національнаго труда, то нѣтъ никакихъ основаній говорить и объ усиленіи внутренняго рынка для нашего земледѣлія, потому что потребителемъ сельскохозяйственныхъ произведеній является, конечно, классъ рабочихъ, а не тѣ немногіе предприниматели, которые дѣйствительно множатся и богатѣютъ благодаря высокимъ пошлинамъ. Это-то богатство предпринимательскаго класса, о которомъ свидѣтельствуетъ статистика доходовъ и капиталовъ, нерѣдко смѣшивается съ общимъ богатствомъ странъ и народовъ; однако подобное смѣшеніе не можетъ ослѣплять того, кто привыкъ разбираться въ явленіяхъ общественной жизни. Параллельно съ увеличеніемъ богатства растетъ неравенство состояній: на-ряду съ колоссальными имуществами немногихъ отдѣльныхъ лицъ множится народная бѣдность. Западная статистика доказываетъ самымъ неопровержимымъ образомъ этотъ общеизвѣстный фактъ; у насъ нѣтъ свѣдѣній по этому предмету относительно Россіи, но факты недавняго голода заставляютъ невольно усомниться въ справедливости того положенія, что высокія пошлины создаютъ «богатство и независимость» страны.

Наши промышленники дрожатъ за каждую, даже самую ничтожную сбавку въ тарифѣ. Но развѣ наше таможенное обложеніе такъ низко, что малѣйшее измѣненіе существующихъ ставокъ создаетъ рискъ для промышленности? Даже безъ подробнаго разбора мудрено согласиться съ этимъ, если только привести на память исторію нашего тарифа за десять послѣднихъ лѣтъ. Начиная съ 1877 года, рѣдкій

годъ проходилъ безъ того, чтобы не совершалось какихъ-либо повышеній тарифа, общихъ или частичныхъ. Въ 1877 году было установлено взимать таможенныя пошлины въ золотой валютѣ, что̀ равнялось ихъ повышенію на 30%, а если принять во вниманіе послѣдовавшія измѣненія нашего курса, то даже гораздо большему; въ концѣ 1881 года сдѣлана 10%-ная надбавка по всѣмъ статьямъ привоза; въ 1885 году было произведено новое огульное повышеніе пошлинъ въ размѣрѣ 20%; въ 1890 году опять послѣдовала прибавка пошлинъ на 20%. Такимъ образомъ, независимо отъ разныхъ частичныхъ повышеній по отдѣльнымъ отраслямъ производства наша пошлина за послѣднія 13 лѣтъ была поднята путемъ огульныхъ повышеній на 80%. Тарифъ 1891 г. представляетъ кульминаціонный пунктъ этого движенія. Въ настоящее время не только ни одно изъ европейскихъ государствъ, но даже Соединенные Штаты со своимъ знаменитымъ макъ-кинлеевскимъ тарифомъ не облагаютъ заграничнаго привоза столь высоко, какъ Россія. По разсчету, помѣщенному во введеніи къ появившемуся недавно интересному изданію департамента торговли и мануфактуръ о фабрично-заводской промышленности Россіи, высчитывается, что отношеніе таможеннаго дохода къ цѣнности ввоза равняется у насъ 33%, тогда какъ въ Соединенныхъ Штатахъ—30%, въ Италіи—18%, во Франціи—9%, въ Германіи—8%. Только одна Бразилія беретъ съ привозныхъ товаровъ больше Россіи, именно 40%, да Аргентинская республика со своими 33% приближается къ нашей странѣ.

Нужно обладать слишкомъ большой дозой эгоизма, чтобы при громадной высотѣ нашего тарифа бить тревогу изъ-за ограниченныхъ сбавокъ, цѣною которыхъ можетъ быть куплено возстановленіе промышленнаго мира. Мы поняли бы всѣ эти вопли, если бы дѣйствительно шло дѣло о возвратѣ къ принципамъ свободной торговли; но ничего подобнаго не можетъ быть и никому не приходитъ въ голову. Если бы Германіи были предоставлены тѣ же льготы, какія даны

Франціи, если бы даже для всѣхъ странъ была произведена нѣкоторая дальнѣйшая сбавка пошлинъ, нашъ тарифъ все-таки остался бы высоко-протекціоннымъ, все-таки былъ бы выше всѣхъ, за исключеніемъ развѣ Бразиліи. Необходимость еще болѣе возвышеннаго тарифа въ сущности вовсе не доказывается прошлою исторіей нашей промышленности. Протекціонисты любятъ твердить о замѣчательныхъ будто бы успѣхахъ нашего крупнаго производства съ того времени, какъ правительство начало усиленно поднимать пошлины, именно съ 1880 года. Дѣйствительно, если взять обороты фабрикъ и заводовъ, не обложенныхъ акцизомъ, въ 1890 году и сравнить ихъ съ оборотами 1880 года, то мы увидимъ довольно сильное возрастаніе—съ 841 милл. р. до 1,064 милл. руб., т.-е. на 26%. Но чтобы оцѣнить степень быстроты роста, нужно сравнить ее съ движеніемъ оборотовъ въ предшествующій періодъ. Тогда мы убѣдимся, что въ періодъ съ 1866 по 1880 годъ производительность фабрикъ и заводовъ, не обложенныхъ акцизомъ, поднялась еще больше, именно съ 422 милл. р. до 840 милл. р., т.-е. на 99%. Въ 70-хъ годахъ средній годичный приростъ оборотовъ фабричнаго производства равнялся 7%, а въ 80-хъ годахъ—только 2,6%. Если бы мы считали подобное сопоставленіе цифръ пригоднымъ средствомъ для оцѣнки системъ промышленной политики, то имѣли бы право утверждать, что при сравнительно невысокихъ тарифахъ промышленность идетъ успѣшнѣе, чѣмъ при высокихъ. Но мы думаемъ, что и въ прежнемъ, и въ настоящемъ періодахъ ростъ промышленности мало зависѣлъ отъ тарифовъ: здѣсь играло главную роль сравнительное благосостояніе крестьянской массы, которое въ 70-хъ годахъ было выше, чѣмъ въ наши дни.

Такимъ образомъ, столь распространенное у насъ воззрѣніе о необходимости въ интересахъ страны во что́ бы то ни стало удержать во всѣхъ частяхъ тарифъ 1891 года представляется совершенно необоснованнымъ и ни въ какомъ случаѣ не можетъ и не должно мѣшать осуществленію обсуждаемаго нынѣ торговаго договора. Взглядъ на тарифъ

1891 года какъ на незыблемую твердыню есть предубѣжденіе, навѣянное пристрастными и односторонними взглядами заинтересованныхъ лицъ.

---

16 февраля 1894 г.

Торговый договоръ съ Германіей составляетъ главный интересъ дня, и толки по поводу его, естественно, не сходятъ со страницъ газетъ. Что торговыя соглашенія не могутъ быть заключаемы безъ взаимныхъ уступокъ, это, казалось бы, должно быть общеизвѣстной истиной. Германія не какая-либо подвластная Россіи страна, а самостоятельная могущественная держава. Если она рѣшилась предоставить Россіи скидку со своихъ хлѣбныхъ пошлинъ въ 30%, то, конечно, она могла и должна была разсчитывать на уступки съ нашей стороны. Всякій безпристрастный человѣкъ, обозрѣвъ условія договореннаго соглашенія, не можетъ не сказать, что сбавки въ пошлинахъ, сдѣланныя Россіей, весьма умѣренны. Однако съ момента появленія первыхъ извѣстій о договорѣ началась противъ него агитація, которая не прекращается и до сихъ поръ. Главная роль этой агитаціи принадлежитъ овцеводамъ и шерстопромышленникамъ. Первые устами фабриканта г. Четверикова увѣряютъ, что «при данныхъ условіяхъ у нихъ можетъ быть только одно рѣшеніе: вести стадо подъ ножъ»; вторые, по отзыву Овцевода изъ «Московскихъ Вѣдомостей», «пришли въ отчаяніе, когда слухъ о пониженіи ввозныхъ пошлинъ на шерстяные товары вполнѣ подтвердился».

Изъ-за чего же, спрашивается, поднялась вся эта тревога? Судя по страстности протестовъ, можно подумать, что наша страна вдругъ перешла отъ протекціонизма къ фритредерству, отъ системы высокихъ пошлинъ къ свободному привозу. Что же оказывается на самомъ дѣлѣ? Пошлины на шерсть удержаны въ размѣрѣ 2 рублей золотомъ на пудъ, какъ было установлено по тарифу 1891 г.; пошлина на шерсть чесаную понижена съ 5 р. 50 к. до 4 р. 50 к. золотомъ съ пуда,

на пряденую шерсть—съ 9 р. до 8 р. 50 к. золотомъ, на крученую—съ 10 р. 50 к. до 9 р. 80 к. Обложеніе шерсти какъ было, такъ и осталось строго протекціоннымъ, почти запретительнымъ, какимъ оно и признается по отзывамъ большинства нѣмецкихъ газетъ. Наши пошлины представляются чрезвычайно высокими, если сравнить ихъ съ соотвѣтствующими статьями нѣмецкаго таможеннаго тарифа, по которому шерсть ввозится или безпошлинно, или съ чисто фискальной пошлиной въ 10 и 15 к. съ пуда. Между тѣмъ не нужно забывать, что мы отправляемъ въ Германію немало шерсти, а въ иные годы даже больше, нежели получаемъ отъ нея. Такъ, въ 1891 году Россія отправила въ Германію шерсти разнаго рода 230,288 пудовъ, а получила 221,718 пуд., въ 1892 г. отпускъ шерсти равнялся 146,601 пуду, а привозъ 215,555 пудамъ. Притомъ къ намъ поступаютъ изъ Германіи обыкновенно такіе сорта шерсти, которые у насъ не добываются, а между тѣмъ необходимы для нашей промышленности. Таковы, напримѣръ, высшіе тонкіе сорта камвольной шерсти. Камвольное овцеводство начало развиваться у насъ сравнительно недавно и притомъ не даетъ самыхъ высокихъ сортовъ шерсти. По даннымъ одной крупной русской шерстопрядильни, приводимымъ въ извѣстномъ сборникѣ, изданномъ для Колумбовой выставки, въ русской мериносовой шерсти не заключается вовсе самыхъ тонкихъ сортовъ, шерстей же второй тонины содержится сравнительно малое количество. Такимъ образомъ, фабрикамъ, которыя нуждаются въ высшихъ сортахъ камвольной пряжи, поневолѣ приходится выписывать шерсть въ натуральномъ или пряденомъ видѣ изъ-за границы. Нельзя забывать и того, что, несмотря на значительное развитіе у насъ въ послѣдніе годы камвольнаго шерстопряденія, оно все еще не въ состояніи удовлетворить всего внутренняго спроса. Большинство открывавшихся у насъ въ послѣднее время прядиленъ обходилось безъ шерстомойныхъ и шерсточесальныхъ отдѣленій, что естественно объясняется сложностью гребеннаго пряденія и значительностью капиталовъ, потребныхъ на

устройство моечно-чесальныхъ операцій. Правда, по заявленіямъ фабрикантовъ, въ самые послѣдніе годы подъ вліяніемъ высокихъ пошлинъ на чесаную шерсть многія наши прядильни или расширили, или завели вновь чесальныя отдѣленія. Но какъ далеко пошла такая метаморфоза, объ этомъ не сообщаютъ ни сами фабриканты, ни какіе-либо иные источники. Впрочемъ, если вѣрить одному шерстопрядильщику, который писалъ на-дняхъ въ «Новомъ Времени», у насъ до сихъ поръ для 50,000 веретенъ, или для цѣлой четверти всего нашего производства, не хватаетъ собственной чесанки. Такимъ образомъ, и съ этой стороны интересы нашей промышленности, помимо всякихъ другихъ соображеній, не дозволяютъ совершенно закрыть нашу границу для германской шерсти.

Неудовольствіе овцеводовъ основывается на томъ, что имъ не удалось при пересмотрѣ тарифовъ по поводу договора осуществить свою мечту о поднятіи пошлинъ на шерсть до 5 и даже до 6 руб. золотомъ. Представляется прежде всего поистинѣ странною попытка угостить страну, отъ которой мы добиваемся существенныхъ уступокъ, повышеніемъ собственныхъ нашихъ пошлинъ втрое противъ настоящаго ихъ размѣра. Думаемъ, что во всемъ мірѣ не найдется дипломата, который согласился бы добровольно взять на себя столь щекотливую миссію. Гнѣваться на то, что русскіе делегаты не сумѣли осуществить скромнаго желанія господъ овцеводовъ по меньшей мѣрѣ несправедливо. Но притязаніе овцеводовъ представляется тѣмъ болѣе удивительнымъ, что оно, по выраженію русской пословицы, свалилось какъ снѣгъ на голову. Три года тому назадъ, когда обсуждались ставки тарифа 1891 г., рѣшительное большинство экспертовъ, какъ овцеводовъ, такъ и шерстопромышленниковъ, высказалось за сохраненіе существовавшей въ то время пошлины на шерсть въ 2 рубля золотомъ, признавая ее вполнѣ достаточною для покровительства русскому овцеводству, а дальнѣйшее повышеніе безцѣльнымъ. И дѣйствительно, опытъ показалъ, что пошлина въ 2 рубля золотомъ гарантируетъ

нашимъ овцеводамъ, по справедливому заявленію «Московскихъ Вѣдомостей», прибавку противъ иностранныхъ цѣнъ по крайней мѣрѣ въ 4 рубля кредитныхъ на пудъ (считая доставку за границу и обратно въ 1 рубль). Неужели такая разница, составляющая на среднюю цѣну грязной шерсти болѣе 50%, недостаточна для огражденія нашихъ овцеводовъ отъ иностранной конкурренціи при обычныхъ, нормальныхъ условіяхъ?

Внезапная перемѣна во взглядахъ овцеводовъ и трогательное единодушіе между ними и шерстопромышленниками объясняется, насколько можно судить по заявленіямъ тѣхъ и другихъ, событіями, имѣвшими мѣсто въ шерстяной торговлѣ прошлаго года. «Начиная съ августа мѣсяца,—писалъ на-дняхъ г. Четвериковъ въ «Московскихъ Вѣдомостяхъ»,—небывало низкія цѣны на колоніальную шерсть за границей въ связи съ все болѣе улучшающимся нашимъ курсомъ дали возможность ввезти въ огромныхъ массахъ однородную съ нашими отечественными сортами шерсть по цѣнамъ на 15—20% дешевле нашей». Тревога, поднявшаяся между нашими овцеводами, была въ виду этого, по мнѣнію г. Четверикова, «совершенно понятна». Но, выражая подобное убѣжденіе, авторъ статьи забылъ, къ сожалѣнію, то, что онъ высказалъ нѣсколькими строками раньше. Описывая благотворное вліяніе, произведенное на овцеводство возникновеніемъ новыхъ и расширеніемъ старыхъ чесаленъ, г. Четвериковъ указываетъ, что благодаря внутреннему спросу цѣны на шерсть нынѣшнею весной поднялись до 9—10 руб. за пудъ грязной шерсти. «Спросъ со стороны русскихъ прядиленъ былъ, по его словамъ, настолько настойчивый и сильный, что иностранные покупатели уѣхали, не бывъ въ состояніи купить для экспорта ни одного фунта». Чтобы объяснить значеніе приведенныхъ цифръ, достаточно припомнить, что въ послѣдніе годы цѣна грязной шерсти стояла около 8 рублей, колеблясь между 7—$8^1/_2$ рублями за пудъ. Если, такимъ образомъ, подъ вліяніемъ временнаго напряженія спроса цѣны на шерсть поднялись на 15—25% про-

тивъ обычныхъ среднихъ цѣнъ, то что же мудренаго, что къ намъ стала поступать въ небывалыхъ размѣрахъ колоніальная шерсть, которая притомъ оказалась на западноевропейскихъ рынкахъ въ ненормальномъ накопленіи. Стоитъ упасть нашимъ цѣнамъ до обычнаго средняго уровня, и тогда подвозъ заграничной шерсти неминуемо прекратится. Конечно, господамъ овцеводамъ очень понравилось выручать за шерсть на 20—25% больше противъ обычныхъ цѣнъ, и у нихъ явилось вполнѣ понятное желаніе закрѣпить такое положеніе дѣлъ. Но врядъ ли можетъ существовать какое-нибудь основаніе серьезно считаться съ подобными вожделѣніями.

Кромѣ конкурренціи колоніальной шерсти, московскіе овцеводы ждутъ себѣ послѣ заключенія договора еще иныхъ бѣдъ. Послушаемъ, что пишутъ ихъ адвокаты на страницахъ «Московскихъ Вѣдомостей». «Ставки нашего тарифа 1891 г. по шерстянымъ полуфабрикатамъ и фабрикатамъ были выработаны въ строгомъ между собой соотношеніи; сильное пониженіе ставки на готовыя ткани должно имѣть непремѣннымъ своимъ послѣдствіемъ уменьшеніе, а отчасти и совершенное прекращеніе выработки многихъ изъ сортовъ». «Уменьшеніе работы ткацкихъ фабрикъ несомнѣнно вызоветъ уменьшеніе спроса ихъ на пряжу отечественныхъ прядиленъ,—уменьшеніе тѣмъ болѣе значительное, что слѣдствіемъ пониженія пошлины на пряжу несомнѣнно будетъ усиленіе ея привоза къ намъ. Вынужденныя уменьшить свою выработку, наши прядильни явятся, такимъ образомъ, гораздо болѣе слабыми покупателями на нашу шерсть, тѣмъ болѣе, что у нихъ, по всей вѣроятности, явится желаніе замѣнить часть шерсти покупной лентой, пошлина на которую значительно понижается»... «Такимъ образомъ, наши овцеводы очутятся лицомъ къ лицу съ ненормально пониженнымъ требованіемъ», откуда прямой выводъ, что имъ ничего больше не остается, какъ «вести стадо подъ ножъ».

Чтобы разобраться въ этой цѣпи умозаключеній, начнемъ съ послѣдняго ея звена. Есть ли дѣйствительныя основанія

опасаться, что пониженіе пошлины на чесаную шерсть съ 5 р. 50 к. до 4 р. 50 к. мет., допущенное въ договорѣ, заставитъ нашихъ фабрикантовъ закрыть или сократить ихъ чесальныя отдѣленія, устроенныя съ такими хлопотами и издержками? Противъ подобнаго опасенія говоритъ уже то, что пониженіе пошлины на 1 руб. съ пуда, составляя при обычной стоимости чесанки въ 40—45 рублей за пудъ не болѣе $2^1/_2{}^0/_0$, гораздо ниже, нежели обычныя рыночныя колебанія цѣнъ на этотъ товаръ. Если послѣдовавшее въ нынѣшнемъ году поднятіе цѣнъ грязной шерсти въ размѣрѣ отъ 1 до 2 рублей на пудъ, что равняется повышенію издержекъ производства чесанки отъ $3,_7$ до $7,_4$ рублей, не помѣшало нашимъ шерстопрядильщикамъ успѣшно вести свои дѣла, то какъ можетъ повредить ихъ производству пониженіе цѣнъ чесаной шерсти подъ вліяніемъ заграничнаго соперничества на 1 рубль, если только оно послѣдуетъ. Но мы не имѣемъ данныхъ ожидать даже такого результата. Издержки производства чесаной шерсти на русскихъ фабрикахъ не превышаютъ, по изслѣдованіямъ спеціалистовъ, какъ было обстоятельно разъяснено въ «Вѣстникѣ Финансовъ», 4 руб. 15 коп. кредитныхъ на пудъ. На основаніи этого разсчета даже пошлина въ 4 руб. золотомъ съ пуда должна давать премію шерстопрядильнямъ, имѣющимъ чесальни. По проекту же торговаго договора пошлина на пудъ чесаной шерсти равняется 4 р. 50 к., т.-е. значительно превышаетъ всѣ расходы по переработкѣ грязной шерсти въ чесаную. Неужели этого покровительства мало, чтобы удовлетворить аппетиты владѣльцевъ шерсточесальныхъ заведеній. Можно сказать съ полною увѣренностью, что нынѣ существующія чесальныя отдѣленія не сократятъ своей работы, а если и пріостановятъ ее, то не по причинѣ пониженія пошлины, а вслѣдствіе перепроизводства, которое давало себя чувствовать еще задолго раньше договора.

Сказанное въ еще большей мѣрѣ примѣнимо къ производству пряжи и тканей изъ камвольной шерсти. Какую роль можетъ играть пониженіе пошлины на пряжу съ 9 руб. до

8 руб. 50 к. мет. въ пудѣ, или на 6%, когда обычная цѣна пряжи равняется 50—60 рублямъ и мѣняется иногда на 3—5 рублей въ одинъ мѣсяцъ? Только предубѣжденіе можетъ ждать рѣзкой перемѣны въ производствѣ оттого, что тканыя и вязаныя матеріи будутъ платить при ввозѣ изъ-за границы на 15 к., а камвольныя ткани на 45 к. съ фунта меньше, чѣмъ платили до сего времени. Наше обложеніе такъ высоко даже послѣ произведенныхъ скидокъ, что оно дѣлаетъ рѣшительно невозможною конкурренцію съ отечественной промышленностью по тѣмъ сортамъ тканей, какія ею обычно производятся; а ввоза непроизводимыхъ у насъ издѣлій при развитіи въ обществѣ вкуса и роскоши не остановитъ никакая пошлина. Г. Четвериковъ въ одной изъ недавнихъ статей заявляетъ, что его опасенія относятся къ тканямъ въ 6—8 квадратныхъ аршинъ на 1 фун., для которыхъ пошлина выразится теперь въ 20 к. за квадратный аршинъ. Но г. Четвериковъ забылъ прибавить, что обычныя ткани, которыхъ выходитъ изъ фунта 6—8 квадратныхъ аршинъ, цѣнятся въ продажѣ не больше 30—50 к. за аршинъ, такъ что пошлина даже въ настоящемъ ея размѣрѣ составитъ отъ 60% до 40% съ продажной цѣны, больше чего едва ли въ правѣ запрашивать даже самый закоренѣлый протекціонистъ.

Помѣщаемая ниже телеграмма сообщаетъ, что проектъ торговаго соглашенія съ Германіей уже внесенъ въ Государственный Совѣтъ. Мы увѣрены, что горячая, но мало основательная агитація не можетъ помѣшать осуществленію договора, отъ котораго страна справедливо ожидаетъ многихъ благъ.

---

27 марта 1894 г.

Правительственное сообщеніе по поводу русско-германскаго торговаго договора, помѣщенное въ двухъ послѣднихъ выпускахъ нашей газеты, сообщаетъ важныя данныя относительно исторіи осуществленія договора и заключаетъ въ себѣ въ высшей степени интересную оцѣнку его со стороны

Государственнаго Совѣта. Изъ рѣчи министра финансовъ, произнесенной въ Государственномъ Совѣтѣ, мы узнаемъ, какія трудности пришлось преодолѣть при соглашеніи съ Германіей. Заключивъ въ 1892 г. съ Австріей и Италіей торговые договоры о сбавкѣ пошлинъ на хлѣбъ не столько изъ экономическихъ, сколько изъ политическихъ соображеній, ради закрѣпленія тройственнаго союза, Германія замедляла всѣми мѣрами примѣненіе пониженныхъ пошлинъ къ русскому хлѣбу и при начатыхъ по этому предмету переговорахъ предъявляла къ Россіи преувеличенныя требованія, несогласныя съ достоинствомъ нашей страны. «Для земледѣльческаго класса въ Германіи, по словамъ министра, заключеніе договора было прямо невыгодно, а промышленники и торговцы были мало въ немъ заинтересованы, коль скоро Россія продолжала относиться къ Германіи какъ къ наиболѣе благопріятствуемой державѣ». Исходъ такому невыносимому положенію положила, какъ оказывается, лишь таможенная война. Когда, съ 1-го іюля прошлаго года, былъ установленъ у насъ двойной таможенный тарифъ, а вслѣдъ затѣмъ на германскіе товары была сдѣлана надбавка въ 50% противъ максимальнаго тарифа, тогда германское правительство согласилось на созывъ въ Берлинѣ конференціи, отъ которой оно прежде отказывалось. Переговоры съ Германіей были, по словамъ министра, весьма затруднительны. «Объясненіе съ германскимъ правительствомъ по важнѣйшимъ вопросамъ долженъ былъ иногда брать на себя нашъ посолъ графъ Шуваловъ, и работы конференціи были закончены лишь вслѣдствіе личнаго и могущественнаго вмѣшательства германскаго императора». Такимъ образомъ, таможенная война была прямою необходимостью, и безъ нея мы не имѣли бы и нынѣ заключеннаго торговаго договора или же могли бы имѣть его лишь съ уступками, «несогласными съ достоинствомъ Россіи».

Оцѣнка заключеннаго торговаго договора, сдѣланная высшимъ нашимъ государственнымъ учрежденіемъ, въ сущности совпадаетъ съ тою, какая единодушно выражена всѣмъ рус-

скимъ обществомъ и печатью. Государственный Совѣтъ привѣтствуетъ состоявшееся соглашеніе прежде всего съ политической стороны, какъ прочную основу для возстановленія добрыхъ сосѣдскихъ отношеній между двумя государствами, искони связанными испытанною дружбой. Что касается экономической стороны договора, то Государственный Совѣтъ прежде всего выдвигаетъ устойчивость, которую десятилѣтній срокъ соглашенія доставляетъ торговымъ разсчетамъ и которая не можетъ не отразиться на развитіи промышленныхъ оборотовъ. При обсужденіи уступокъ, сдѣланныхъ нами Германіи, отмѣчается очень важный фактъ, что нашъ таможенный тарифъ 1891 г. заключалъ въ себѣ «избытокъ покровительства». Со времени введенія въ 1876 г. пошлинъ въ золотой валютѣ наше таможенное обложеніе за 15 лѣтъ повысилось, по словамъ министра финансовъ, на 106%. Однако, несмотря на высокіе оклады, въ тарифѣ 1891 г. пошлины по нѣкоторымъ статьямъ были вновь увеличены въ виду стоявшаго въ то время сравнительно высокаго курса нашего рубля. «Хотя тарифъ 1891 г. и былъ основанъ на курсѣ 1 р. 50 к. кредитныхъ за 1 р. металлическій, но пошлинныя ставки на нѣкоторые предметы (какъ, напр., металлы, металлическія издѣлія, чесаная шерсть и т. д.) были исчислены соотвѣтственно болѣе высокому курсу, причемъ въ разсчетъ принято вліяніе курса какъ на размѣръ пошлины, такъ и на цѣну иностраннаго товара». Это послѣднее вліяніе, по справедливому замѣчанію Государственнаго Совѣта, настолько крупно, что въ сравненіи съ нимъ пониженіе пошлины на 10—30% не можетъ имѣть серьезнаго значенія.

Государственный Совѣтъ отдаетъ справедливость финансовому управленію за то, что оно воспользовалось упомянутымъ избыткомъ покровительства съ чрезвычайною осторожностью. Сдѣланныя пониженія почти вовсе не коснулись коренныхъ отраслей нашей промышленности; они допущены по преимуществу для такихъ предметовъ, ввозъ которыхъ къ намъ невеликъ, или же такихъ, по которымъ уже сдѣланы конвенціонныя уступки Франціи. Заслуживаютъ вниманія тѣ

соображенія, которыми оправдываетъ Государственный Совѣтъ сбавки въ тарифѣ на нѣкоторые товары, связанные съ интересами сельскаго хозяйства. По поводу пошлинъ на хмѣль, которыя, какъ извѣстно, понижены съ 10 р. до 3 р. 50 к. съ пуда, указывается, что въ послѣднее время нашъ хмѣль сталъ предметомъ значительнаго сбыта за границу, такъ что теперь для насъ важнѣе открыть русскому хмѣлю свободный доступъ на иностранные рынки, чѣмъ препятствовать ввозу заграничнаго хмѣля высшихъ сортовъ, необходимаго для нашего пивоваренія. Уменьшеніе пошлинъ на чесаную шерсть съ 5 р. 50 к. до 4 р. 50 к. могло бы быть опаснымъ только въ случаѣ необходимости повысить пошлину на сырую шерсть, но такое повышеніе отнюдь не вызывается интересами овцеводства.

Взамѣнъ уступокъ, которыя «не могутъ причинить ущерба нашимъ экономическимъ интересамъ», Германія предоставила Россіи существенныя облегченія по ввозу разныхъ товаровъ, составляющія серьезное пріобрѣтеніе для нашего сельскаго хозяйства. Особенную важность имѣетъ то обстоятельство, что пониженныя пошлины закрѣплены на десять лѣтъ. Обезпечивая нашему земледѣлію равноправность на международномъ рынкѣ, заключенный договоръ дастъ ему возможность съ успѣхомъ соперничать съ другими странами и выдержать настоящее затруднительное положеніе. Нельзя поэтому не признать высоко справедливыми заключительныя слова Государственнаго Совѣта, что «торговый договоръ, не ставя преградъ развитію отечественной промышленности, несомнѣнно послужитъ интересамъ земледѣлія, этой первостепенной отрасли нашего народнаго труда».

Въ соображеніяхъ Государственнаго Совѣта русско-германскій договоръ названъ «новымъ залогомъ европейскаго мира». И дѣйствительно, едва онъ вошелъ въ силу, какъ за нимъ послѣдовали подобные же договоры съ Австро-Венгріей и Сербіей, поступило предложеніе о томъ же отъ Италіи и предвидятся такія же предложенія отъ Испаніи и Португаліи. Непосредственнымъ слѣдствіемъ договора было

допущеніе русскихъ бумагъ къ котировкѣ на германскихъ биржахъ, взаимное урегулированіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, устраненіе таможенныхъ формальностей,—словомъ, цѣлый рядъ дѣйствій, которыя знаменуютъ возобновленіе добраго согласія между великими державами. Послѣ многолѣтнихъ натянутыхъ отношеній эти знаки возстановляющагося дружелюбія производятъ въ высшей степени отрадное впечатлѣніе. Экономическое сближеніе народовъ послужитъ, быть можетъ, поводомъ сосредоточить мысль и на средствахъ къ ослабленію ига милитаризма, подъ которымъ задыхается Европа въ теченіе долгихъ лѣтъ.

О реформахъ въ торговлѣ, необходимыхъ въ виду американской конкурренціи.

Рѣчь, произнесенная при открытіи торгово-промышленнаго съѣзда въ 1882 году.

Съѣздъ, при открытіи котораго мы присутствуемъ, имѣетъ одно важное отличіе отъ предшествовавшихъ собраній подобнаго рода. Прежніе съѣзды народнохозяйственнаго характера соединяли въ своей средѣ только представителей промышленности,—производства—или вообще, или по отдѣльнымъ отраслямъ. Такъ, въ теченіе послѣднихъ 12-ти лѣтъ происходили съѣзды: сельскихъ хозяевъ, фабрикантовъ и заводчиковъ, представителей горнозаводскаго и машиностроительнаго дѣлъ, углепромышленниковъ. Сегодня въ первый разъ наша страна видитъ съѣздъ, въ которомъ интересы торговли поставлены на-ряду съ интересами промышленности, въ которомъ изъ семи отдѣленій три непосредственно касаются обмѣна и коммерческихъ сношеній.

Такое сопоставленіе имѣетъ въ настоящую минуту глубокій смыслъ. Было время, когда всѣ помыслы и теоріи, и государственной и частной практики устремлялись на торговлю и средства склонить ея балансъ въ пользу страны, когда вся мудрость политики сводилась къ изобрѣтенію ловкаго таможеннаго тарифа или заключенію искуснаго торговаго трактата. Но идеи меркантилизма съ средины прошлаго столѣтія потеряли кредитъ. Жизненный опытъ убѣдилъ каждаго,

что успѣхи торговли и обмѣна не всегда совпадаютъ съ народнымъ богатствомъ и что они въ свою очередь обусловливаются развитіемъ производства. Съ тѣхъ поръ вниманіе направилось на земледѣліе и мануфактуры. Великія изобрѣтенія конца прошлаго и начала настоящаго столѣтія привлекли всеобщій интересъ къ мануфактурной промышленности, такъ какъ въ ней, повидимому, сосредоточился на нѣкоторое время весь прогрессъ человѣческаго генія по части техники. Усилія правительствъ и частныхъ лицъ во всѣхъ культурныхъ странахъ направились на то, чтобы усвоить новыя изобрѣтенія и примѣнить ихъ къ жизни. Теперь эта трудная задача нѣсколькихъ поколѣній уже значительно приблизилась къ своему рѣшенію не только въ западно-европейскихъ государствахъ, но и у насъ. Настоящая выставка всѣмъ и каждому свидѣтельствуетъ, какъ далеко ушли русскіе заводы и фабрики въ отношеніи техническихъ усовершенствованій. Конечно, имъ предстоитъ сдѣлать еще немало усилій, чтобы сравняться съ заграничными соперниками; но крупные шаги въ этомъ направленіи уже сдѣланы. Самые живые вопросы мануфактурной промышленности касаются теперь не столько интересовъ самаго производства, сколько обезпеченія судьбы участвующихъ въ немъ рабочихъ людей и распространенія на мелкіе промыслы выгодъ улучшенной техники. Послѣдняя задача тѣмъ болѣе своевременна, что мелкое кустарное производство впервые благодаря иниціативѣ г. московскаго генералъ-губернатора является вполнѣ представленнымъ на происходящей выставкѣ.

Но по мѣрѣ того, какъ задача техническаго вооруженія народнаго труда близится къ своему выполненію, время выдвигаетъ новыя цѣли, отчасти возвращающія насъ къ далекому прошлому. Развившаяся промышленность требуетъ обширнаго сбыта и правильнаго подвоза сырыхъ матеріаловъ. Эта потребность повела къ дѣятельному преобразованію средствъ сообщенія, которое характеризуетъ собою въ особенности вторую половину XIX столѣтія. Съ конца 40-хъ и начала 50-хъ годовъ всѣ страны Европы и Америки напе-

рерывъ стремятся расширять пароходныя сообщенія, заводить желѣзныя дороги, строить телеграфы, усовершенствовать и облегчать почтовыя сношенія. Наше отечество не отстало отъ западныхъ сосѣдей, соорудивъ въ 20 лѣтъ болѣе 20,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ и болѣе 100,000 верстъ телеграфныхъ линій.—Однако устройство путей сообщенія есть лишь первая, начальная стадія въ дѣлѣ преобразованія способовъ обмѣна. Улучшеніе путей произвело глубокій переворотъ въ ходѣ всей хозяйственной жизни. Оно ослабило значеніе фактора разстоянія, который всегда игралъ столь могущественную роль въ человѣческой исторіи. Сдѣлавъ доступными каждой мѣстности отдаленнѣйшіе рынки, оно обострило конкурренцію отдѣльныхъ странъ, вынудило ихъ остановиться на производствахъ, особенно поощряемыхъ мѣстными условіями, и чрезъ то создало между ними взаимную зависимость. Страны, обзаведшіяся улучшенными путями, силой вещей втянуты въ сѣть международнаго обмѣна и вынуждены считаться не только съ собственными условіями, но и съ положеніемъ другихъ мѣстностей. Большинству европейскихъ государствъ предстоитъ еще приноровиться къ этой расширенной аренѣ сношеній. Почти повсюду пріемы торговли, воззрѣнія и навыки, законодательство и политика выработались еще въ ту эпоху, когда хозяйственная жизнь вращалась въ тѣсныхъ рамкахъ отдѣльныхъ провинцій и небольшихъ странъ. Въ особенности нужно сказать это о нашемъ отечествѣ, которое еще такъ недавно жило въ чисто патріархальномъ бытѣ. Теперь наступила пора передѣлать сложившіяся формы обмѣна,—приспособить общественную сторону мѣнового процесса къ усовершенствованіямъ, происшедшимъ въ технической его сторонѣ. Событія хозяйственной жизни самымъ энергическимъ образомъ напоминаютъ объ этомъ. Вотъ почему вопросы торговли теперь снова, какъ въ былое время меркантилизма, выдвигаются на первый планъ.

Въ самомъ дѣлѣ, вниманіе цѣлой Европы обращено въ настоящую минуту на конкурренцію Америки по снабженію

сельскохозяйственными продуктами. Въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ, начиная съ 1878 года, Америка запруживаетъ европейскіе рынки своими произведеніями: пшеницей, мукой, маисомъ, живымъ скотомъ и мясомъ. Тогда какъ въ 1877 году вывозъ пшеницы изъ сѣверо-американскихъ портовъ не превышалъ 7 милл. четв., въ 1880 и 1881 г. онъ достигъ 25 милл. четвертей. Главная доля этого огромнаго вывоза поступаетъ въ Великобританію, но часть его появляется и въ другихъ мѣстахъ, не исключая Россіи. Приливъ заатлантическаго зерна произвелъ полную пертурбацію въ условіяхъ европейскаго производства. Лондонъ и Ливерпуль, считавшіеся доселѣ самыми дорогими портами по цѣнѣ хлѣбныхъ продуктовъ, сдѣлались, напротивъ, почти-что самыми дешевыми. Несмотря на четырехлѣтній сплошной неурожай, цѣны пшеницы въ Лондонѣ стояли въ послѣдніе годы гораздо ниже, нежели въ предшествующій урожайный періодъ. Уменьшеніе цѣнъ, обусловленное американскимъ подвозомъ, понизило ренту землевладѣльцевъ, затруднило промыселъ фермеровъ и ухудшило положеніе сельскихъ рабочихъ. Устрашенныя грозною перспективой паденія коренной промышленности, Англія и Германія рѣзко повернули въ сторону отъ своей традиціонной хозяйственной политики: первая запретила привозъ скота, а вторая установила ввозныя пошлины на сельскохозяйственные продукты.

Всего ближе американская конкурренція касается Россіи. Недалеко то время, когда наше отечество считалось житницей Европы; между тѣмъ въ послѣднее десятилѣтіе, несмотря на устройство усовершенствованныхъ путей сообщенія, Россія съ каждымъ годомъ утрачиваетъ эту роль. Если нашъ хлѣбный отпускъ и возросъ за послѣднее десятилѣтіе, то преимущественно на счетъ малоцѣнныхъ хлѣбовъ—ржи и овса. Что же касается пшеницы, этой выгоднѣйшей статьи русской отпускной торговли, искони склонявшей международный торговый балансъ въ нашу пользу, то въ отправкѣ ея за границу обнаруживается сравнительный застой. Отпускъ ея въ Великобританію съ $6{,}_3$ милл. въ 1871 году

упалъ до 5 милл. въ 1879 г. и до 2 милл.—въ 1880 г. Тогда какъ въ серединѣ 60-хъ годовъ Великобританія получала изъ Россіи цѣлую треть всего своего огромнаго ввоза пшеницы, въ 1879 году она взяла изъ Россіи только 13%, или 1/8, а изъ Соединенныхъ Штатовъ—60% своего ввоза; въ 1880 г. участіе Россіи въ снабженіи англійскаго рынка пшеницей спустилось до 5%, а участіе Сѣверной Америки возросло до 65%. Если же взять время отъ жатвы 1880 г. до жатвы 1881 г., то въ этотъ періодъ Америка доставила 85% всего англійскаго ввоза. Каковы бы ни были существующіе въ средѣ общества взгляды на значеніе внѣшней торговли для Россіи, но если заграничный отпускъ и впредь будетъ измѣняться въ ту же сторону, нашему отечеству при огромной его задолженности за границей придется испытать неисчислимыя затрудненія.

Одинъ изъ изслѣдователей заатлантическаго соперничества сводитъ результаты своихъ работъ къ слѣдующей формулѣ: «вопросъ американскаго экспорта есть вопросъ транспорта». Дѣйствительно, изысканія, произведенныя европейскими правительствами и частными лицами, единогласно свидѣтельствуютъ, что преимущества Америки, доставившія ей перевѣсъ надъ всѣми европейскими странами, заключаются не столько въ условіяхъ производства, сколько въ организаціи перевозки и торговли. Черноземъ Россіи или Венгріи едва ли уступитъ по своимъ качествамъ сѣверо-американскому; средній урожай Сѣверной Америки не выше урожая западноевропейскихъ государствъ. Если прибавить еще высокую заработную плату, о которой не имѣютъ понятія въ Европѣ, и значительные расходы на сельскохозяйственныя орудія и машины, то выйдетъ, что американскому фермеру, несмотря на дешевизну земли, издержки производства хлѣба обойдутся на мѣстѣ немногимъ дешевле, нежели земледѣльцу европейскихъ странъ, вывозящихъ хлѣбъ. Извѣстный отчетъ уполномоченныхъ англійской парламентской коммиссіи 1880 года оцѣниваетъ продажную цѣну пшеницы, покрывающую издержки фермера съ обычнымъ вознагражденіемъ, въ 3 1/2

шиллинга за бушель въ 30 килограммовъ, что̀ по среднему курсу послѣднихъ лѣтъ составляетъ около 85 коп., а по теперешнему даже около 1 руб. въ пудѣ. По этой цѣнѣ въ годы порядочнаго урожая любой землевладѣлецъ изъ степной полосы Россіи или Венгріи съ удовольствіемъ сбудетъ свою пшеницу.

Великое преимущество Америки, которое рѣшаетъ исходъ ея промышленной борьбы, заключается въ необычайно низкихъ размѣрахъ провозной платы по рѣкамъ и желѣзнымъ дорогамъ и низведеніи до minimum'а такъ-называемыхъ накладныхъ расходовъ при помощи особой организаціи торговли. Вслѣдствіе усиленнаго соперничества желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей провозная плата изъ отдаленныхъ западныхъ штатовъ до приморскихъ портовъ доходитъ до немыслимыхъ въ Европѣ цѣнъ. Такъ, въ 1878 г. за доставку хлѣба большими партіями по желѣзной дорогѣ отъ Чикаго до Нью-Іорка (1,470 километровъ) взималось 12 фр. съ тонны, или по теперешнему нашему курсу $8^1/_2$ к. съ пуда, т.-е. около $^1/_{165}$ к. съ версты и пуда. Что же касается платы за провозъ чрезъ океанъ, то въ первые мѣсяцы настоящаго 1882 года она составляла 1 пенсъ съ бушеля до Лондона, что даетъ $2^1/_4$ коп. съ пуда. Чтобы оцѣнить значеніе этихъ цифръ, достаточно припомнить, что у насъ самые низкіе фрахты на желѣзныхъ дорогахъ равняются $^1/_{60}$ коп. съ пудо-версты, а морской фрахтъ отъ Одессы рѣдко спускается ниже 12—15 коп. съ пуда. Но столь низкія провозныя платы, какъ приносящія убытокъ самимъ предпріятіямъ, не могутъ долго продержаться. Гораздо прочнѣе преимущества въ отношеніи торговыхъ или накладныхъ расходовъ. Судя по сообщеніямъ упомянутыхъ выше англійскихъ коммиссаровъ, всѣ разнаго рода накладные расходы, которые падаютъ на вывозимое изъ Америки зерно съ момента доставки его на мѣстную желѣзнодорожную станцію до погрузки въ трюмъ парохода, равняются среднимъ числомъ 1 шилл. 1 пенни съ квартера, или, по настоящему курсу, около 4 коп. съ пуда. Между тѣмъ у насъ, по свѣдѣніямъ, собраннымъ желѣзнодорож-

ными подкоммиссіями, однѣ портовыя издержки, именно подвозъ съ желѣзной дороги къ магазину и изъ магазина къ судну, доходятъ въ Одессѣ до 14 к., а въ Николаевѣ до 13 коп. съ пуда; если же присоединить потерю зерна, плату за коммиссію и куртажъ, то всю сумму расходовъ нужно считать копѣекъ въ 20 съ пуда. Плата за мѣшки для хлѣба прибавляетъ 2—3 коп. на пудъ; перевозка тары обходится въ такую же сумму; раструска зерна при перевозкѣ хлѣба въ мѣшкахъ должна быть оцѣнена копѣйки въ 2. Такимъ образомъ, американскій производитель пшеницы, при равенствѣ всѣхъ остальныхъ условій, имѣетъ выгоды передъ нашимъ копѣекъ на 15—20 въ пудѣ, или на 1 р. 50 к.—2 р. въ четверти.

Главная причина сокращенія накладныхъ издержекъ въ Соединенныхъ Штатахъ состоитъ въ устройствѣ въ мѣстахъ соединенія желѣзныхъ дорогъ между собой или съ водными путями магазиновъ-элеваторовъ, которые, производя механическимъ путемъ нагрузку, выгрузку и перегрузку товара, сближаютъ желѣзнодорожный вагонъ съ пароходомъ или судномъ настолько, что они являются какъ бы составными частями одного перевозочнаго механизма. Разъ попавши въ такой магазинъ въ отдаленныхъ западныхъ штатахъ, хлѣбъ достигаетъ затѣмъ европейскихъ портовъ безъ всякаго участія гужевой перевозки. Пользованіе элеваторами, кромѣ ускоренія и удешевленія нагрузочно-выгрузочной операціи, имѣетъ еще ту выгоду, что избавляетъ отъ расхода на пріобрѣтеніе и перевозку мѣшковъ и даетъ возможность производителямъ легко доставать деньги подъ залогъ варрантовъ на сложенный въ магазинѣ хлѣбъ. Система элеваторовъ въ первый разъ примѣнена въ Америкѣ только въ концѣ 60-хъ годовъ, но теперь получила всеобщее распространеніе; мелкіе элеваторы на желѣзнодорожныхъ станціяхъ считаются сотнями; въ крупныхъ же центрахъ торговли сооружены громадные склады, одновременно вмѣщающіе по нѣсколько милліоновъ пудовъ зерна.

Но для примѣненія системы элеваторовъ Америкѣ пона-

добилось передѣлать обычные торговые пріемы. Въ нашей хлѣбной торговлѣ обращается множество разновидностей хлѣба; помѣщая свой хлѣбъ въ складъ или на желѣзную дорогу, каждый владѣлецъ зерна требуетъ его возврата въ томъ же видѣ. Напротивъ, при пользованіи элеваторомъ хлѣбъ раздѣляется на небольшое число сортовъ; особое общественное учрежденіе, такъ-называемая хлѣбная инспекція, опредѣляетъ принадлежность передаваемаго хлѣба къ тому или другому сорту; каждый товарохозяинъ имѣетъ право получить не тотъ же хлѣбъ, а только подходящій по качеству. Такимъ образомъ, въ Соединенныхъ Штатахъ общественный контроль распространенъ на такія операціи, которыя въ другихъ мѣстахъ всецѣло предоставлены личному произволу торговцевъ.

Для того, чтобы устоять во всемірной борьбѣ, Россіи придется подумать объ устройствѣ подобныхъ же учрежденій. Но и помимо того для облегченія соперничества на всемірномъ рынкѣ требуются: улучшеніе портовъ, усовершенствованіе порядковъ на желѣзныхъ дорогахъ, передѣлка коммерческаго законодательства. Кромѣ этихъ общихъ мѣропріятій, каждая мѣстность, каждый отдѣльный видъ товара нуждается въ какихъ-либо новыхъ торговыхъ удобствахъ. Мы не говоримъ уже о мѣропріятіяхъ, касающихся самыхъ факторовъ производства, въ числѣ которыхъ особенно видную роль играетъ образованіе и обезпеченіе рабочаго люда.

Такимъ образомъ, идущее впередъ развитіе экономической жизни указываетъ нашему отечеству на необходимость немедленно предпринять цѣлый рядъ торговыхъ реформъ. Мы должны рѣшиться на нихъ подъ опасеніемъ въ противномъ случаѣ быть оттѣсненными на задній планъ ходомъ международной конкурренціи. Въ дѣлѣ экономическихъ преобразованій, менѣе даже чѣмъ въ какихъ бы то ни было другихъ отрасляхъ государственной дѣятельности, пригоденъ канцелярскій способъ дѣйствій. Для того, чтобы намѣтить и обдумать неотложныя реформы, необходимо участіе свѣдущихъ и спеціально заинтересованныхъ лицъ. Заключенія

мѣстныхъ учрежденій, представляющихъ коммерческіе интересы, недостаточны, когда дѣло идетъ о мѣрахъ, касающихся цѣлаго государства. Такъ какъ наше отечество лишено благодѣянія постоянныхъ представительныхъ учрежденій, спеціально вѣдающихъ экономическіе интересы всей страны, то нѣкоторою замѣной ихъ призваны служить временные всероссійскіе съѣзды заинтересованныхъ лицъ. Въ этомъ заключается высокое значеніе собирающагося сегодня съѣзда. Поэтому каждый интересующійся успѣхами русской хозяйственной жизни не можетъ не пожелать съѣзду успѣха какъ въ его занятіяхъ, такъ и въ дальнѣйшей судьбѣ выработанныхъ имъ предположеній.

Хлѣбная торговля.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1888—1893 гг.

О необходимости развить вывозъ муки изъ Россіи (1888 годъ).—Судя по всѣмъ признакамъ, нашей странѣ предстоитъ въ нынѣшнемъ году значительный вывозъ хлѣба. Это предположеніе основывается какъ на благопріятной жатвѣ въ хлѣбородныхъ районахъ Россіи, такъ и на недостаточномъ сборѣ въ странахъ, потребляющихъ нашъ хлѣбъ. Ожиданіе вывоза невольно приводитъ на память старинный, но до сихъ поръ нерѣшенный вопросъ объ отправкѣ нашего хлѣба не въ зернѣ, а въ мукѣ. Еще съ середины 60-хъ годовъ, когда стало колебаться наше монопольное положеніе по доставкѣ хлѣба на западно-европейскіе рынки, въ заинтересованныхъ кругахъ много толковали о необходимости развить мучной вывозъ Россіи; однако съ тѣхъ поръ это дѣло не подвинулось. Въ 1886 г. вывозъ муки изъ Россіи равнялся 3,642,725 пудамъ, тогда какъ, напр., въ 1870 г. онъ составлялъ 7,184,300 пуд., въ 1871 году—5,267,600 пуд. Но даже изъ того малаго количества муки, которое мы вывозимъ по европейской границѣ, половина ($1,_8$ милл. пуд. въ 1886 г.) идетъ въ Турцію и Египетъ; на главный же хлѣбный рынокъ, въ Англію, мы поставили въ 1886 г. всего 113,000 пудовъ муки.

Въ то время какъ наша страна, судя по вышеприведеннымъ цифрамъ, не только не идетъ впередъ, но даже дѣлаетъ попятные шаги въ дѣлѣ мучного вывоза, конкуррирующія съ Россіей страны сумѣли поставить дѣло такъ, что значительная часть ихъ хлѣбнаго экспорта уходитъ за границу въ переработанномъ видѣ, къ огромной выгодѣ ихъ сельскаго хозяйства. Возьмемъ, напр., Австро-Венгрію. Давно ли эта страна отправляла свои хлѣбные избытки въ видѣ зерна, а между тѣмъ теперь она ввозитъ пшеницы почти столько же, сколько вывозитъ, но зато посылаетъ за границу огромное количество муки, доходившее въ 1884 и 1885 гг. до $1{,}_5$ милл. метрическихъ центнеровъ, т.-е. до 10 милл. пудовъ. Цвѣтущее мукомольное производство, развившееся съ конца 60-хъ годовъ и насчитывающее до 500 однѣхъ только паровыхъ мельницъ, снабжаетъ нынѣ превосходными мучными продуктами большую часть Западной Европы; одна только Великобританія беретъ у Австро-Венгріи до 4 милл. пуд. пшеничной муки. Еще рѣзче и быстрѣе совершилось преобразованіе формъ хлѣбнаго вывоза въ Сѣверной Америкѣ. Въ началѣ минувшаго десятилѣтія Соединенные Штаты вывозили не болѣе 2 милліоновъ бочекъ пшеничной муки, а въ послѣднее пятилѣтіе ихъ вывозъ дошелъ до 9—10 милліоновъ бочекъ, т.-е. отъ 45 до 55 милліоновъ пудовъ. Изъ огромнаго пшеничнаго вывоза Соединенныхъ Штатовъ въ 1880 г. отправлялось въ мукѣ всего 15%, въ 1883 г. доля муки поднялась до 28%, въ 1885 г.—до 40%, въ 1886 г.—39%. Главная доля этого огромнаго экспорта идетъ въ Англію, которая въ послѣдніе годы беретъ изъ Америки до 35 милл. пуд. муки. Едва ли нужно напоминать о тѣхъ громадныхъ выгодахъ, какія получаютъ Австро-Венгрія и Америка отъ вывоза своего хлѣба въ переработанномъ видѣ. Достаточно привести на мысль, что при передѣлкѣ пшеницы въ муку остается до 25% остатковъ, которые съ величайшей пользой могутъ быть употреблены внутри страны для корма скоту. Кромѣ того, въ видѣ муки доставка хлѣбныхъ избытковъ за гра-

ницу обходится много дешевле. Такъ какъ на главныхъ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ зерно перевозится по одному тарифу съ мукой, то экспортеръ, отправляющій хлѣбъ въ перемолотомъ видѣ, сберегаетъ на провозной платѣ по желѣзнымъ дорогамъ до 25%; при морской же перевозкѣ экономія еще больше: по свѣдѣніямъ, приводимымъ въ недавно вышедшемъ сочиненіи Зеринга, при перевозкѣ изъ Чикаго въ Ливерпуль платится за равное по вѣсу количество муки процентовъ на 10—15 меньше, чѣмъ за зерно.

Если наши конкурренты нашли выгоднымъ преобразовать форму своего хлѣбнаго вывоза, то отчего бы, казалось, намъ не послѣдовать ихъ примѣру? Вѣдь наша пшеница не хуже американской, продается она у насъ на внутреннихъ рынкахъ не дороже, чѣмъ въ Соединенныхъ Штатахъ на мѣстахъ перемола, наши вывозные порты ближе къ Англіи, нежели американскіе. Въ прежнее время затрудненіемъ къ вывозу муки являлось несовершенство нашей мукомольной техники, отсутствіе правильно устроенныхъ мельницъ, которыя были бы способны доставить совершенную по качеству муку за недорогую цѣну. Но съ конца 70-хъ годовъ наше мельничное дѣло совсѣмъ преобразовалось на новыхъ началахъ. По всему Поволжью, въ центральныхъ хлѣбородныхъ губерніяхъ, въ портовыхъ городахъ настроено множество крупныхъ, преимущественно паровыхъ мельницъ, снабженныхъ всѣми новѣйшими усовершенствованіями и выдѣлывающихъ муку не хуже и,—что главное,—не дороже лучшихъ венгерскихъ мельницъ. Происходившій въ февралѣ мѣсяцѣ съѣздъ мукомоловъ представилъ несомнѣнные факты, показывающіе, что наша мельничная промышленность сдѣлала въ послѣднее десятилѣтіе громадные шаги впередъ и что пора поэтому серьезно подумать о выпускѣ ея произведеній за границу. Мельницъ настроено въ послѣдніе годы слишкомъ много, такъ что начинаетъ даже чувствоваться перепроизводство и застой. Такъ, напримѣръ, судя по заявленію на съѣздѣ, въ Одессѣ существуетъ 30 паровыхъ мельницъ, а работаетъ только 14. Хотя у насъ нѣтъ точной

статистики современнаго положенія мукомольнаго промысла, но свѣдущіе люди принимаютъ, что въ одномъ Поволжьи дѣйствуетъ болѣе 150 крупныхъ мельницъ новаго типа, которыя въ состояніи перемолоть до 50 милл. пуд. пшеницы.

Такимъ образомъ, у насъ, повидимому, есть всѣ условія для мучного экспорта. За чѣмъ же стало дѣло? На съѣздѣ мукомоловъ отсутствіе сношеній съ главнымъ рынкомъ для муки, Англіей, объяснялось незнакомствомъ нашихъ производителей съ тамошними требованіями, но что главное,— недостатками желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые не приспособлены къ условіямъ вывоза муки. Что касается до ознакомленія мукомоловъ съ условіями англійскаго рынка, а тамошнихъ потребителей съ качествами нашей муки, то эту задачу могло бы на первый разъ взять на себя правительство, которое уже имѣетъ или можетъ завести своихъ агентовъ въ Англіи. Но всего правильнѣе было бы самимъ мукомоламъ общими силами устроить сношенія съ заграничными рынками. Въ Америкѣ, какъ сообщаетъ упомянутый выше Зерингъ, вывозъ муки за границу особенно сильно пошелъ съ тѣхъ поръ, какъ мукомоламъ Миннеаполиса, этого главнаго центра перемолочной промышленности, удалось, черезъ отправку въ 1877 году особаго уполномоченнаго въ Англію, завязать непосредственныя сношенія съ англійскими приморскими мѣстами, а затѣмъ проникнуть тѣмъ же путемъ во Францію и другія страны Европы. Отчего не сдѣлать бы чего-либо подобнаго и нашимъ мукомоламъ, тѣмъ болѣе, что на съѣздѣ объ этомъ уже заходила рѣчь?

Наши желѣзнодорожные тарифы дѣйствительно до послѣдняго времени были мало приспособлены къ облегченію вывоза муки за границу. Не говоря уже объ относительной высотѣ тарифовъ по сравненію, напримѣръ, съ Америкой, наши дороги не дѣлали никакихъ скидокъ съ провозной платы для мучныхъ товаровъ, отправляемыхъ за границу, и,—что главное,—назначая въ большинствѣ случаевъ высшую плату за перевозку муки, нежели за перевозку зернового хлѣба, прямо способствовали вывозу зерна, быть мо-

жетъ, не безъ задней мысли воспользоваться лишнимъ грузомъ, который при переработкѣ хлѣба въ муку остался бы на мѣстѣ въ видѣ отрубей и другихъ отбросовъ. Съѣздъ мукомоловъ, по крайней мѣрѣ значительнѣйшая его часть, настойчиво выражалъ желаніе, чтобы съ цѣлью поощренія заграничнаго отпуска муки провозная плата на нее была уравнена съ платой на зерно и, кромѣ того, чтобы была назначена нѣкоторая скидка съ провозной платы для тѣхъ отправителей муки, которые повезутъ ее за границу. Ходатайства съѣзда не были оставлены безъ вниманія. На послѣднемъ съѣздѣ желѣзныхъ дорогъ II группы, недавно окончившемся, сдѣлано, какъ слышно, въ этомъ смыслѣ важное постановленіе, именно рѣшено въ виду поощренія вывоза муки за границу держать тарифы на Ревель, Ригу, Либаву, Маріуполь, Ростовъ и Таганрогъ для муки такіе же, какіе установлены для зерна, при отправкѣ же муки за границу черезъ Петербургъ дѣлать скидку въ 10% съ мучного петербургскаго тарифа. Хотя эти предположенія еще не утверждены правительствомъ, но нѣтъ, повидимому, причинъ ожидать, чтобы встрѣтились какія-либо препятствія къ тому. Кромѣ означенныхъ льготъ дороги второй группы ввели у себя въ широкихъ размѣрахъ такъ-называемые перемолочные тарифы, по которымъ мукомолъ, покупающій зерно въ отдаленныхъ мѣстностяхъ, можетъ остановить его на своей мельницѣ для переработки и затѣмъ въ видѣ муки отправить дальше, заплативъ за перевозку какъ зерна, такъ и муки по тарифу на зерно, установленному отъ станціи отправленія зерна до станціи назначенія муки.

Изложенныя тарифныя перемѣны значительно увеличиваютъ выгоды отправителей муки и ставятъ ихъ въ очень льготное положеніе сравнительно съ экспортерами зернового хлѣба. Нужно только пожелать, чтобы названные тарифы поскорѣе вступили въ силу и распространились на всѣ направленія вывоза, а затѣмъ чтобы мукомолы не замедлили воспользоваться ими. Если сознана необходимость приступить къ реформѣ хлѣбнаго вывоза, обѣщающей улучшеніе

дѣлъ и мукомоламъ, и сельскимъ хозяевамъ, то всего удобнѣе положить къ тому начало въ нынѣшнемъ году, когда слабый урожай у обычныхъ поставщиковъ пшеницы и пшеничной муки поневолѣ сдѣлаетъ англійскихъ потребителей болѣе внимательными къ русскимъ предложеніямъ.

Объ организаціи надзора за хлѣбною торговлей (1893 годъ).—Съ давнихъ поръ раздаются жалобы на безпорядочное состояніе нашей хлѣбной торговли, послѣдствіемъ котораго является систематическая порча вывознаго зерна. Минуя давнія указанія, ведущія свое начало еще со времени извѣстнаго изслѣдованія хлѣбной торговли въ 60-хъ годахъ, остановимся на фактахъ, сообщаемыхъ въ докладѣ предсѣдателя коммиссіи по поводу паденія цѣнъ на сельскохозяйственныя произведенія. Тамъ говорится, что нашъ хлѣбъ приходитъ зачастую на европейскіе рынки съ примѣсью 7% песку, пыли и сору. Вывозимый изъ Россіи ячмень иногда бываетъ настолько нечистъ, что лондонская ассоціація хлѣбныхъ торговцевъ сочла нужнымъ ввести въ свои контракты условіе, по которому постороннія примѣси не должны превышать 4%. Естественнымъ послѣдствіемъ отправки нашего зерна за границу въ такомъ испорченномъ видѣ является низкая расцѣнка, несмотря на общепризнанныя высокія его качества. Въ томъ же докладѣ отмѣчается слѣдующій любопытный фактъ. По среднему разсчету, одесская пшеница цѣнится на антверпенскомъ рынкѣ на 15% ниже американской, а между тѣмъ та же русская пшеница, но прошедшая черезъ Данцигъ и тамъ очищенная, продается дороже американской. На лондонскомъ рынкѣ цѣна нашихъ сортовъ пшеницы, сходныхъ по своимъ природнымъ качествамъ съ американскими, держится обыкновенно на 2—3 шилл. въ квартерѣ дешевле послѣднихъ, вслѣдствіе чего въ каждомъ милліонѣ четвертей пшеницы, вывезенныхъ за границу, мы теряемъ на разницѣ цѣны около 1 милл. руб. Но наши потери этимъ не ограничиваются. Какъ было об-

стоятельно выяснено въ запискѣ департамента торговли и мануфактуръ, иностранные торговцы при расцѣнкѣ зерна, содержащаго значительную часть постороннихъ примѣсей, не только скидываютъ долю, соотвѣтственную количеству этихъ примѣсей, но еще понижаютъ цѣну остального зерна по крайней мѣрѣ на стоимость сортировки. Такимъ образомъ, выходитъ, что мы совершенно задаромъ перевозимъ за границу десятки милліоновъ пудовъ разныхъ отбросовъ, въ которыхъ на-ряду съ землей и пескомъ есть извѣстная доля высѣвокъ, пригодныхъ для корма скоту или домашней птицѣ; при этомъ мы теряемъ не только стоимость отбросовъ, но еще несемъ расходы по перевозкѣ ихъ отъ мѣста производства зерна до заграничныхъ рынковъ.

Чтобы устранить убыточные для страны безпорядки нашей хлѣбной торговли, министерство финансовъ предположило установить надзоръ за нею и выработать правила, которыя въ извѣстной степени замѣнили бы собой нынѣ существующій хаосъ разнообразныхъ и случайныхъ торговыхъ обычаевъ. Попытка правительства съ перваго раза вызвала массу возраженій. Но, какъ было показано въ помянутой выше запискѣ министерства финансовъ, эти возраженія или основаны на недоразумѣніи, или же клонятся къ тому, чтобы во что бы то ни стало отстоять нынѣшній порядокъ, выгодный для спекулянтовъ, но убыточный для производителей, для солидныхъ торговцевъ и для цѣлой страны. Не повторяя критики, мы считаемъ достаточнымъ выразить убѣжденіе, что если только удастся организовать надзоръ за торговлей достаточно просто и практично, то отъ осуществленія его получится много пользы и для производителей, и для потребителей, и для цѣлой страны. Уже помимо прямыхъ и косвенныхъ выгодъ, имѣющихъ произойти для всей страны отъ поднятія кредита нашего зерна за границей, отъ болѣе высокой его расцѣнки и отъ сбереженія издержекъ перевозки, достаточно принять въ разсчетъ, какую пользу принесетъ нашему земледѣлію запрещеніе пускать въ торговлю зерно, содержащее больше

извѣстнаго процента постороннихъ подмѣсей. Эта мѣра непремѣнно возвыситъ расцѣнку тщательно сортированнаго и очищеннаго зерна и чрезъ то создастъ у земледѣльцевъ интересъ какъ сортировать зерно на мѣстѣ, оставляя въ хозяйствѣ тѣ отбросы, которые нынѣ безъ пользы для страны уходятъ за границу, такъ и засѣвать поля отборными сѣменами и тѣмъ уменьшать постоянно растущее зло—засореніе полей сорными травами. Одновременно съ поднятіемъ спроса на хорошее сѣменное зерно эта мѣра вмѣстѣ съ тѣмъ увеличитъ и предложеніе такого зерна: послѣ ея примѣненія тщательно сортированное зерно будетъ имѣться у каждаго порядочнаго хлѣбнаго торговца, тогда какъ теперь такое зерно можетъ быть найдено только у сѣменныхъ продавцовъ и, слѣдовательно, имѣетъ цѣну рѣдкости.

Извѣстно, что при департаментѣ торговли и мануфактуръ работаетъ въ настоящее время Особое совѣщаніе, которымъ уже подготовленъ проектъ учрежденій для надзора за хлѣбной торговлей и правилъ для ея производства. Обращаясь къ этому проекту въ томъ видѣ, какъ онъ опубликованъ въ «Вѣстникѣ Финансовъ», мы находимъ, что надзоръ за хлѣбной торговлей предполагается учредить двухъ родовъ: во-первыхъ, въ портахъ и сухопутныхъ вывозныхъ пунктахъ и, во-вторыхъ, на внутреннихъ мѣстныхъ рынкахъ. Въ портахъ проектированы особые хлѣбные комитеты, которые состоятъ изъ членовъ отъ хлѣбныхъ торговцевъ и отъ сельскихъ хозяевъ; первые избираются биржевымъ или купеческимъ обществомъ, а послѣдніе губернскими земскими собраніями по особой очереди. Для исполнительныхъ дѣйствій при комитетахъ находятся присяжные хлѣбные надзиратели и ихъ помощники. Главная задача хлѣбныхъ комитетовъ состоитъ въ надзорѣ за вывозимымъ за границу хлѣбомъ въ томъ отношеніи, чтобы количество и родъ заключающихся въ немъ постороннихъ примѣсей не превышали извѣстныхъ нормъ, установленныхъ въ законѣ. Внутри страны надзоръ за хлѣбною торговлей возлагается на уѣздныя хлѣботорговыя присутствія, участковыя попечительства и сельскихъ попе-

чителей. Уѣздное хлѣботорговое присутствіе состоитъ, по проекту, изъ предсѣдателя уѣздной земской управы, податного инспектора и членовъ отъ сельскихъ хозяевъ и мѣстныхъ хлѣбныхъ торговцевъ. Уѣздное присутствіе избираетъ сельскихъ попечителей, которые въ предѣлахъ земскаго участка составляютъ подъ предсѣдательствомъ земскаго начальника участковое попечительство. Кромѣ названныхъ учрежденій, въ тѣхъ портовыхъ и внутреннихъ городахъ, гдѣ имѣются биржи, порядкомъ хлѣбной торговли вѣдаютъ биржевыя учрежденія, для которыхъ подкоммиссія выработала опредѣленныя правила.

Мы изложили въ общихъ чертахъ тотъ способъ, при помощи котораго предполагается достигнуть упорядоченія хлѣбной торговли. Не имѣя возможности въ настоящей статьѣ входить въ подробности проекта, замѣтимъ, что въ тѣхъ его частяхъ, которыя касаются организаціи портовыхъ учрежденій, онъ не подаетъ повода ни къ какимъ существеннымъ возраженіямъ. Въ портовомъ городѣ не представляется никакой трудности организовать тотъ на первый взглядъ довольно сложный надзоръ, который намѣченъ въ проектѣ. Въ такихъ городахъ торговля сосредоточена въ одномъ пунктѣ, ведется обыкновенно при помощи биржи; тамъ есть классъ торговцевъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ и привыкшихъ къ нему,—классъ, который зорко слѣдитъ за своими выгодами и не допуститъ какого-либо неравенства въ примѣненіи установленныхъ правилъ или какихъ-либо обходовъ въ пользу отдѣльныхъ лицъ. Послѣ сравнительно короткаго періода опытовъ къ новымъ порядкамъ вполнѣ приноровятся и сами члены новыхъ учрежденій, и публика, имѣющая съ ними дѣло. Въ иномъ видѣ представляется намъ будущность тѣхъ органовъ, которымъ предполагается ввѣрить надзоръ за внутренней торговлей. Задача хлѣботорговыхъ присутствій даже въ такихъ уѣздахъ, гдѣ ведутся сравнительно небольшіе обороты по сбыту земледѣльческихъ продуктовъ, несравненно сложнѣе и труднѣе, нежели задача подобныхъ же учрежденій въ самыхъ крупныхъ портовыхъ городахъ.

Сдѣлки въ уѣздѣ разбросаны на значительной, иногда даже громадной территоріи; поручать надзоръ на мѣстахъ приходится людямъ съ ограниченною подготовкой и недостаточною коммерческою опытностью, а между тѣмъ сельскіе попечители должны будутъ дѣйствовать единолично да еще имѣть дѣло съ публикой, которая мало способна блюсти свои интересы. Поневолѣ закрадывается опасеніе, какъ бы не вышло одно изъ двухъ: какъ бы надзоръ не остался мертвою буквой или же не обратился въ источникъ лишнихъ стѣсненій для мелкаго сельскаго люда.

Въ виду трудности устроить удобный мѣстный надзоръ было бы, быть можетъ, цѣлесообразнѣе исполнить сначала лишь первую часть намѣченной задачи. При удачномъ осуществленіи этой части дѣла въ значительной мѣрѣ достигнутся и прочія цѣли надзора. Портовая торговля даетъ тонъ всѣмъ внутреннимъ операціямъ по хлѣбу. Если будетъ извѣстно, что портовый торговецъ не можетъ принять для отправки за границу неочищеннаго хлѣба, то собственный интересъ внутреннихъ производителей и торговцевъ, имѣющихъ дѣла съ портомъ, заставитъ ихъ, даже помимо всякаго мѣстнаго надзора, посылать на рынокъ хлѣбъ не иначе какъ въ состояніи, подходящемъ къ требованіямъ заграничнаго отпуска. Если кромѣ портовъ хлѣботорговые комитеты будутъ заведены во всѣхъ крупныхъ центрахъ внутренняго обмѣна, гдѣ есть возможность учредить биржевую организацію, то, значитъ, вліянію правительственнаго надзора подвергнется большинство хлѣбовъ, являющихся на рынки. Останется внѣ непосредственнаго контроля лишь сравнительно ограниченное количество хлѣбовъ, обращающееся въ чисто мѣстной мелкой торговлѣ. Но лучше поступиться нѣкоторою частью сдѣлокъ, нежели идти на рискъ, въ случаѣ неудачи мѣстнаго надзора, подорвать довѣріе ко всему новому порядку, тѣмъ болѣе, что при устройствѣ удачнаго контроля въ крупныхъ центрахъ не можетъ остаться внѣ его вліянія и мелкая торговля.

СТАТЬИ НА РАЗНЫЯ ТЕМЫ.

Кризисъ русской промышленности.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1884—1902 гг.

Статья первая (1884 годъ).—Въ промышленныхъ кругахъ Москвы и прилегающаго къ ней района съ нетерпѣніемъ и страхомъ ожидаютъ развязки происходящей теперь Нижегородской ярмарки. Конечно, опасенія, какъ это часто бываетъ, могутъ оказаться преувеличенными; но нельзя отрицать, что для нихъ существуетъ немало пищи въ состояніи нашихъ мануфактурныхъ рынковъ за послѣднее время. Какую бы отрасль обрабатывающей промышленности мы ни взяли, вездѣ слышатся жалобы на низкія цѣны и вялыя дѣла. Это не острый кризисъ, который быстро разрушаетъ промыслы, но столь же быстро и проносится мимо; это какое-то мертвенное, апатическое состояніе спроса, которому не видно конца, при которомъ каждый перебивается со дня на день, не зная, что ждетъ его завтра. Свѣдущіе люди говорятъ, что въ исторіи нашей промышленности никогда еще не было примѣра столь продолжительнаго и упорнаго застоя. Однимъ изъ характерныхъ признаковъ такого положенія дѣлъ является умноженіе продажъ въ кредитъ и удлиненіе долговыхъ сроковъ. Промышленникъ, который до послѣдней крайности противится сокращенію производства, готовъ не только отпустить, но даже навязать своимъ

обычнымъ покупателямъ лишнее количество товаровъ въ кредитъ, лишь бы только какъ-нибудь развязаться съ наготовленными запасами. Приходитъ срокъ расплаты,—и кредиторъ рѣшится лучше отсрочить долгъ, нежели потерять покупателя. Такимъ образомъ, у крупныхъ производителей и оптовыхъ торговцевъ постепенно растетъ и расширяется сумма оказаннаго кредита, и ихъ судьба все больше и больше становится въ зависимость отъ свойствъ предстоящей ликвидаціи. Такъ какъ срокомъ для расплаты по товарнымъ долгамъ у насъ, согласно старинному обычаю, назначается по большей части Нижегородская ярмарка, то является совершенно понятнымъ то трепетное настроеніе, какимъ проникнуты въ настоящее время большія и малыя свѣтила нашего дѣлового міра. Отъ того, какъ пойдутъ разсчеты за прошлое время, какіе выкажутся виды на будущій сбытъ, зависитъ судьба многихъ фирмъ.

Конечно, теперь не то, что прежде. Въ былое время Нижегородская ярмарка была какимъ-то откровеніемъ для всѣхъ промышленныхъ классовъ внутренней Россіи: на ней впервые приподнималась завѣса будущаго и становились извѣстными плоды прошедшаго. Быстрыя сношенія нашего времени нѣсколько умалили значеніе ярмарки съ этой стороны. Оптовый кредиторъ большихъ центральныхъ рынковъ имѣетъ теперь возможность непрерывно получать свѣдѣнія о ходѣ дѣлъ у его кліентовъ и, слѣдовательно, раньше ярмарки предвкушать или сладость барыша, или горечь убытковъ; но, во всякомъ случаѣ, эти предварительныя соображенія имѣютъ болѣе или менѣе гадательный характеръ, пока они не будутъ провѣрены результатами ярмарки. Въ виду изложеннаго никто не рѣшится сказать въ настоящую минуту съ увѣренностью, каковъ будетъ исходъ ярмарки, но, судя по многимъ признакамъ, мудрено ожидать чего-нибудь особенно благопріятнаго, какой-нибудь крупной поправки дѣлъ. Укажемъ въ нѣсколькихъ словахъ на эти признаки.

Насколько можно судить по заявленіямъ промышленниковъ, центръ тяжести затрудненій, переживаемыхъ въ послѣдніе

годы, состоитъ не въ недостаткѣ капиталовъ, не въ какихъ-либо стѣсненіяхъ производства, а преимущественно, если не исключительно, въ трудности сбыта издѣлій. Эта трудность зависитъ прежде всего отъ чрезмѣрнаго расширенія производства въ недавнемъ прошломъ. Наши фабриканты долгое время оставались глухи къ внушеніямъ рынка и, увлекаясь несбыточными надеждами, не только не сокращали, а даже постепенно расширяли размѣры производства.

Первый толчокъ къ расширенію былъ данъ усиленными заказами для арміи въ минувшую войну и бойкимъ спросомъ на всѣ товары въ первое время по заключеніи мира. Выпущенные во время войны бумажные милліоны, разошедшись между поставщиками разнаго рода, распространили въ нѣкоторыхъ слояхъ общества временное благоденствіе и повели къ усиленному потребленію товаровъ, въ особенности предметовъ роскоши. Къ этому присоединилось еще вліяніе нѣсколькихъ хорошихъ жатвъ, совпавшихъ съ неурожаями за границей и небывало высокими цѣнами по разсчету на нашу быстро обезцѣнившуюся бумажную валюту. Всѣ эти обстоятельства вызвали замѣчательно оживленный сбытъ мануфактурныхъ издѣлій, вслѣдствіе котораго фабрики едва поспѣвали изготовлять товары. Въ 1879 году, напримѣръ, требованіе на бумажную пряжу было настолько велико, что, несмотря на огромный ввозъ хлопка, наши бумагопрядильни не успѣвали поставлять ее, вслѣдствіе чего было ввезено изъ-за границы 875,000 пудовъ пряжи,—на 500 тыс. пудовъ больше въ сравненіи съ годами до войны. Такой запросъ ослѣпилъ фабрикантовъ: въ короткое время въ Москвѣ и ея районѣ основалось нѣсколько новыхъ крупныхъ бумагопрядиленъ, а прежде существовавшія значительно расширили свое производство; громадныя ситцевыя мануфактуры Москвы довели свою выработку до небывалыхъ прежде размѣровъ. Но, раздвигая предѣлы своихъ фабрикъ, промышленники упустили изъ виду, что оживленіе, слѣдовавшее за войной, зависѣло не отъ какихъ-либо прочныхъ успѣховъ нашей экономической жизни, а отъ обстоятельствъ чисто

временнаго и случайнаго характера. Разжившіеся военные поставщики и ихъ приспѣшники спустили попавшія въ ихъ руки деньги такъ же быстро, какъ получили ихъ. Громадный запросъ на матеріалы для солдатской одежды и обуви прекратился вмѣстѣ съ окончаніемъ войны. Чрезвычайные барыши, доставшіеся торговцамъ земледѣльческими продуктами вслѣдствіе быстраго паденія курса бумажныхъ денегъ, современемъ исчезли, такъ какъ цѣны всѣхъ предметовъ постепенно приспособились къ измѣнившейся стоимости рубля. Затѣмъ начался рядъ неурожайныхъ годовъ, заключившихся въ послѣднее время застоемъ хлѣбнаго отпуска за границу и рѣзкимъ пониженіемъ цѣнъ на хлѣбные продукты. Начавшаяся заминка въ сбытѣ товаровъ должна была бы, казалось, послужить сигналомъ къ сокращенію производства, но не тутъ-то было. Увлекаясь фантастическими надеждами то на закрытіе закавказскаго транзита, то на повышеніе таможенныхъ пошлинъ, фабриканты не только не сокращали, но даже расширяли свои обороты. Въ минувшемъ 1883 г., несмотря на всѣми сознаваемый застой, было привезено изъза границы болѣе 8 милл. пуд. хлопка,—цифра, превышающая ввозъ его въ самые цвѣтущіе періоды промышленности. Въ первые четыре мѣсяца текущаго года ввезено хлопчатой бумаги даже больше, нежели въ прошломъ году, именно 1,922,000 пуд. противъ 1,907,000 въ 1883 г. Мы останавливаемся на хлопкѣ лишь потому, что онъ представляетъ собой самый характерный матеріалъ для московскаго района, но то же самое надлежало бы сказать и относительно другихъ товаровъ. Такимъ образомъ, чѣмъ дальше, тѣмъ больше усиливается несоотвѣтствіе между производствомъ и потребленіемъ мануфактурныхъ издѣлій: производство растетъ, а сбытъ сжимается. Лишь въ самое послѣднее время нѣкоторые изъ фабрикантовъ начали сокращать свою выработку, но это—капля въ морѣ. При изложенныхъ условіяхъ естественно должно было явиться переполненіе рынка товарами, которое, какъ мы указали выше, неизбѣжно вело къ расширенію продажъ въ кредитъ. Фиктивный сбытъ при помощи

такихъ продажъ на-время скрывалъ истинное положеніе рынка; въ разсчетѣ на него фабриканты работали по-прежнему. Однако такимъ образомъ можетъ идти дѣло не долго. Рано или поздно должна наступить развязка: зарвавшіеся провинціальные торговцы или не въ состояніи будутъ разсчитаться по своимъ долгамъ, или не захотятъ далѣе брать товаровъ, которыми и безъ того загромождены ихъ лавки. Этого-то прискорбнаго исхода и ожидаютъ на предстоящей ярмаркѣ. Въ прошломъ году печальная развязка была предупреждена расширеніемъ и продолженіемъ кредитовъ; для нынѣшняго же года не надѣются на возможность такого исхода.

Вопреки пессимистическимъ ожиданіямъ, мы не думаемъ, чтобы ярмарка сама по себѣ усилила или обострила кризисъ, но она неизбѣжно дастъ почувствовать затруднительность настоящаго положенія промышленности и, быть можетъ, заставитъ серьезно заняться вопросомъ о мѣрахъ къ выходу изъ него. Въ извѣстной части нашей печати уже давно готовъ рецептъ такихъ мѣръ. Повышеніе таможенныхъ пошлинъ, если возможно, до уровня запретительныхъ тарифовъ представляетъ, по мнѣнію этихъ органовъ печати, вѣрное средство открыть сбытъ произведеніямъ нашихъ фабрикъ, создать разработку новыхъ богатствъ и заработокъ тысячамъ новыхъ рабочихъ. Агитація этой партіи достигла цѣли: въ послѣдніе годы одна за другою вводятся новыя пошлины и поднимаются старыя. Однако мы все не видимъ обѣщаннаго благоденствія; напротивъ, преувеличенныя ожиданія отъ новыхъ пошлинъ поощряютъ промышленниковъ къ расширенію производства, тогда какъ по обстоятельствамъ рынка благоразуміе предписывало бы сокращать его. Этотъ отрицательный опытъ убѣждаетъ, что не здѣсь надлежитъ искать способовъ для борьбы съ кризисомъ. Единственный вѣрный путь къ выходу изъ настоящихъ затрудненій состоитъ въ развитіи потребительной способности сельскихъ классовъ, главныхъ основныхъ покупателей промышленныхъ издѣлій. Истинно понимаемая промышленная политика должна сосредоточить всѣ свои усилія на этой сторонѣ дѣла. Вмѣсто

того, чтобы тѣшить себя мишурой тарифныхъ ухищреній, наши промышленные классы должны были бы вызывать и поддерживать всѣ мѣры, клонящіяся къ прочному улучшенію земледѣльческаго производства и къ возвышенію благосостоянія крестьянъ. Каждая лишняя десятина, которая будетъ пріобрѣтена крестьяниномъ благодаря своевременной помощи со стороны кредитныхъ учрежденій, каждая лишняя четверть хлѣба, которую выраститъ земледѣлецъ на этой десятинѣ вслѣдствіе примѣненія лучшихъ пріемовъ обработки полей, каждый лишній гривенникъ, который прибавится отъ проданной четверти вслѣдствіе улучшеній въ способахъ перевозки или торговли хлѣбомъ, и, наконецъ, каждый рубль, который сохранится въ карманѣ крестьянина вслѣдствіе уменьшенія и лучшаго распредѣленія податей,—все это немедленно и неизбѣжно выразится въ соотвѣтственномъ приростѣ потребленія ситца, сахару, кожъ и другихъ товаровъ. Нужно удивляться, какимъ образомъ до сихъ поръ въ нашихъ промышленныхъ слояхъ такъ мало распространено сознаніе той роковой, кровной связи, которая существуетъ въ странахъ, подобно Россіи не имѣющихъ внѣшнихъ рынковъ, между интересами обрабатывающей промышленности и благосостояніемъ главныхъ потребителей ея издѣлій—сельскихъ классовъ.

Статья вторая (1901 годъ).—Явленія, происходившія на биржѣ въ концѣ прошлаго года, невольно заставляютъ задуматься надъ системой нашей экономической политики послѣдняго времени. Уже съ давнихъ поръ всѣ силы государства сосредоточены у насъ на развитіи промышленнаго капитализма: къ этому клонятся какъ таможенные тарифы, такъ и финансовыя и кредитныя мѣропріятія. Мелкое ремесло и кустарные промыслы, а тѣмъ больше сельское хозяйство отошли на задній планъ. Все приносится въ жертву водворенію и поддержкѣ фабрикъ и заводовъ въ той, вѣроятно, надеждѣ, что этимъ путемъ создастся современемъ обширный рынокъ для продуктовъ земледѣлія и достигнется дешевизна

обработанныхъ издѣлій. Благодаря настойчивому покровительству государства крупная индустрія дѣйствительно росла у насъ въ послѣднее время не по днямъ, а по часамъ. Оффиціальные отчеты съ восторгомъ заносили на свои страницы прибавлявшееся каждый годъ число фабрикъ и увеличивавшіяся суммы ихъ оборотовъ. Въ особенности бросался въ глаза прогрессъ всякаго рода горнозаводскихъ предпріятій. Въ короткое время среди безлюдныхъ южныхъ степей какъ-будто по манію волшебнаго жезла создались при помощи обильныхъ средствъ, притекавшихъ изъ-за границы, грандіозные горнозаводскіе центры. Блестящіе дивиденды, обѣщавшіе въ пять—шесть лѣтъ покрыть всѣ затрачиваемые капиталы, поддерживали въ кругахъ заграничныхъ биржевиковъ увѣренность, что на берегахъ Днѣпра и Донца открылось для жадныхъ до наживы бельгійцевъ и французовъ новое Эльдорадо. Однако же этимъ увлеченіямъ скоро наступилъ конецъ. Уже съ запрошлаго года стала чувствоваться заминка въ ходѣ металлургическихъ дѣлъ, которая сначала объяснялась разными случайными обстоятельствами и потому не внушала особаго опасенія; но въ концѣ года разразился настоящій крахъ. Мы не будемъ приводить фактовъ, свидѣтельствующихъ о происшедшемъ разгромѣ: они съ достаточной подробностью изображены въ нашемъ новогоднемъ обозрѣніи.

Гдѣ же лежитъ причина кризиса? Какъ и всегда въ подобныхъ случаяхъ, она заключается въ томъ, что производство разошлось съ потребленіемъ: наготовлены такія массы желѣза и желѣзныхъ издѣлій, которыя не могутъ найти себѣ своевременнаго и выгоднаго сбыта. Явнымъ доказательствомъ излишняго производства служатъ въ данномъ случаѣ предположенное на большинствѣ заводовъ огромное сокращеніе выработки, а еще болѣе, пожалуй, характерное ходатайство съѣзда горнопромышленниковъ южной Россіи объ установленіи вывозной преміи на чугунъ, наподобіе такой же преміи, издавна введенной для сахара. Заграничныя компаніи, основывая новые заводы, слѣпо вѣрили въ

безпредѣльную потребительную способность стомилліоннаго русскаго народа, которую передъ ними въ яркихъ краскахъ расписывали доморощенные грюндеры. И вдругъ всѣ эти розовыя надежды и фантастическіе разсчеты разлетѣлись какъ дымъ. Русскій человѣкъ не покупаетъ желѣза не только въ тѣхъ размѣрахъ, въ какихъ его потребляетъ бельгіецъ или нѣмецъ, но даже въ количествахъ въ десять разъ меньшихъ. Этотъ курьезный фактъ заслуживаетъ тщательнаго анализа.

Неужели наше населеніе настолько снабжено желѣзомъ, что ему оказываются ненужными обильные запасы, наготовленные заводчиками? Стоитъ посмотрѣть, что́ дѣлается въ любой русской деревнѣ, не только гдѣ-нибудь въ глухихъ углахъ, но даже въ пригородныхъ мѣстностяхъ и вокругъ столицъ, чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ прямымъ отрицаніемъ. Нашъ мужикъ до сихъ поръ пашетъ деревяннымъ плугомъ, боронитъ деревянною бороной, ѣздитъ на телѣгѣ съ деревянными осями и шинами, запираетъ свои жилища вмѣсто замка деревянными засовами, смотритъ на лишнюю подкову, на лишній гвоздь какъ на непозволительную роскошь. Жадность нашего крестьянина къ каждому куску желѣза ясно свидѣтельствуетъ, до какой степени скудно удовлетворена его потребность. Ничтожность существующаго спроса на металлы объясняется отнюдь не тѣмъ, что они не нужны, а единственно и исключительно отсутствіемъ средствъ для ихъ покупки. Торговцы металлами превосходно знаютъ, что малѣйшее приращеніе достатка у сельскаго населенія подъ вліяніемъ хорошей жатвы или благопріятныхъ заработковъ тотчасъ же отражается въ усиленныхъ закупкахъ желѣза. Сбытъ желѣза является столь же, если не болѣе, чувствительнымъ барометромъ деревенскаго благосостоянія, чѣмъ продажа ситцевъ или чая.

Низкая потребительная способность нашего сельскаго населенія представляетъ собою естественную границу для развитія фабричнаго и заводскаго производства, является подводнымъ камнемъ, о который роковымъ образомъ должны

разбиваться всякія попытки слишкомъ поспѣшнаго водворенія промышленнаго капитализма. Руководителямъ нашей экономической политики постоянно предносится увлекательный примѣръ Англіи и Германіи, которымъ въ теченіе одного человѣческаго поколѣнія удалось съ несомнѣнной для себя выгодой превратиться изъ полуземледѣльческихъ въ чисто индустріальныя государства. Къ сожалѣнію, всегда упускается изъ виду, что примѣръ этихъ странъ намъ не къ лицу. И Англія, и Германія имѣли и имѣютъ рынкомъ для своихъ фабрикатовъ цѣлый міръ и потому ничѣмъ не стѣснены въ расширеніи своихъ мануфактуръ; Россія же уже по тому одному, что она выступила на промышленное поприще послѣднею, должна отказаться отъ всякихъ помысловъ о заграничномъ сбытѣ и обречена поддерживать свои капиталистическія затѣи исключительно внутреннимъ рынкомъ. Этотъ рынокъ, конечно, громаденъ и способенъ къ значительному расширенію, но отнюдь не безпредѣленъ. При такихъ условіяхъ совершенно очевидно, что промышленность въ широкомъ смыслѣ слова можетъ развиваться у насъ только параллельно съ расширеніемъ внутренняго спроса или,—что почти то же,—съ ростомъ потребительной способности нашего сельскаго люда, которымъ предъявляется главная доля этого спроса. Между тѣмъ у насъ обыкновенно принято мыслить какъ-разъ наоборотъ. Въ извѣстной части нашей печати пользуется большою популярностью взглядъ, что развитіе мануфактурной промышленности составляетъ лучшее подспорье для сельскаго хозяйства, что лишь расцвѣтъ фабрикъ и заводовъ способенъ вывести наше земледѣліе изъ вѣкового застоя и повысить общій заработокъ деревенскаго населенія. Отсюда одинъ шагъ до вывода, что земледѣльческіе классы съ полнымъ основаніемъ привлекаются къ жертвамъ для поддержки крупной индустріи. Такое разсужденіе было бы справедливо, если бы не существовало на свѣтѣ англичанъ и нѣмцевъ, которые мѣшаютъ нашимъ фабричнымъ товарамъ попадать на далекіе рынки; но оно теряетъ свою убѣдительность, какъ скоро мы приведемъ на мысль ту без-

спорную истину, что прибыли отечественнаго фабриканта или являющагося въ Россію иноземнаго заводчика всецѣло зависятъ отъ благосклоннаго вниманія русскаго мужика къ ихъ издѣліямъ. Не желаетъ или не можетъ крестьянинъ потреблять этихъ издѣлій, — и никакія чудеса современной техники, никакіе биржевые или банковые куншткюки не спасутъ промышленныхъ предпріятій отъ гибели. Пережитый крахъ является краснорѣчивѣйшею иллюстраціей этой до очевидности простой, но постоянно забываемой у насъ истины.

Статья третья (1902 годъ).—Достойна удивленія слѣпота, которая царитъ въ промышленномъ мірѣ и руководящихъ имъ кругахъ. Каждый знаетъ, что продукты готовятся для сбыта, что производство можетъ прочно держаться только при условіи своевременной продажи издѣлій. Каждый, кто сколько-нибудь вникаетъ въ экономическій строй Россіи, долженъ согласиться, что сбытъ у насъ опредѣляется по преимуществу спросомъ сельскаго населенія, такъ какъ число промышленныхъ рабочихъ и жителей городовъ до сихъ поръ незначительно. Каждому ясно, что при данныхъ покупательныхъ силахъ деревни она можетъ потребить лишь опредѣленное количество всякаго рода товаровъ.

Средства нашего сельскаго населенія для закупки фабричныхъ и заводскихъ издѣлій почерпаются главнѣйшимъ образомъ изъ земледѣлія; его промышленные и торговые заработки въ общей суммѣ ничтожны по сравненію съ сельскохозяйственными доходами. Но кто же не знаетъ, что земледѣльческая техника крестьянъ, главнаго по численности составного элемента сельскаго населенія, находится въ полнѣйшемъ застоѣ, что немногочисленные примѣры улучшеній тонутъ въ морѣ всероссійской рутины. При неподвижности техники трудъ земледѣльца вслѣдствіе роковыхъ естественныхъ причинъ становится все менѣе производительнымъ. Наше сельское населеніе быстро растетъ. Если никто не хочетъ научить его добывать больше пищи съ прежней

земельной площади, то ему не остается ничего иного, какъ занимать подъ хлѣбъ все новыя пространства, хотя бы отъ того и страдало плодородіе почвы. Путемъ этого гибельнаго, но неизбѣжнаго процесса крестьяне сѣверныхъ черноземныхъ губерній дошли до того, что у нихъ почти вся земля распахана подъ зерновые хлѣба. Еще двадцать лѣтъ тому назадъ въ Щигровскомъ, напримѣръ, уѣздѣ Курской губерніи было обращено крестьянами подъ пашню 94% принадлежащей имъ земли, а на всѣ остальныя угодья, луга, пастбища и пр. оставалось лишь 6%. Врядъ ли придется много прибавить къ картинѣ, начертанной въ свое время курскими земскими статистиками,—къ картинѣ, въ которой самое видное мѣсто принадлежитъ поглощенію пашней всѣхъ остальныхъ земельныхъ угодій. Нужно еще удивляться, какъ просуществовало до сихъ поръ злосчастное курское крестьянское хозяйство, когда оно уже съ давнихъ поръ попало въ мертвую петлю. Подобныя же невыгодныя перемѣны замѣчаются въ сельскомъ хозяйствѣ степного Юга. Было время, когда степныя губерніи считались житницей Россіи, когда дѣвственная почва, періодически освѣжаемая многолѣтними залежами, давала баснословные урожаи. Но эта пора отходитъ въ область преданій. Прибавка населенія, а еще больше громадный приростъ заграничнаго экспорта повлекли за собой лихорадочную распашку степей, которая при маломъ числѣ рукъ въ краѣ сопровождалась постепеннымъ ухудшеніемъ обработки. Знающіе хозяева уже издавна предсказывали, что на Югѣ должно наступить истощеніе почвы и пониженіе жатвъ. И это дѣйствительно случилось.

Мы склонны объяснять колебанія урожаевъ исключительно вліяніемъ независящихъ отъ воли человѣка атмосферическихъ перемѣнъ. Но отчего же неурожайное бѣдствіе посѣщаетъ главнымъ образомъ тѣ районы, гдѣ въ силу изложенныхъ выше обстоятельствъ ухудшилось хозяйство, и въ особенности степной край? Отчего неурожай гнѣздится по нѣскольку лѣтъ въ однихъ и тѣхъ же губерніяхъ и уѣздахъ?

Все это невольно наводитъ на мысль, что хроническіе недороды, особенно участившіеся за послѣднее десятилѣтіе и почти не прекращающіеся въ пять послѣднихъ лѣтъ, составляютъ въ значительной мѣрѣ слѣдствіе хозяйственнаго оскудѣнія нашей деревни. Обезсиленная хищническою системой культуры, кое-какъ обработанная, засоренная плохими сѣменами, земля становится неспособною противостоять вреднымъ климатическимъ вліяніямъ; хилая растительность не можетъ бороться съ засухами, которыя въ былое время безъ вреда выдерживались буйными хлѣбами на непочатыхъ почвахъ. Сплошные неурожаи являются яснымъ признакомъ того горькаго факта, что хозяйственная мощь нашей деревни поколебалась подъ напоромъ постигшихъ ее невзгодъ.

Плохія жатвы послѣднихъ лѣтъ играютъ первенствующую роль и въ происхожденіи современнаго промышленнаго кризиса. Докладъ министра финансовъ о росписи 1902 г. вполнѣ признаетъ великое значеніе этой причины и дѣлаетъ интересную попытку вычислить, насколько долженъ былъ сократиться спросъ деревни подъ ея вліяніемъ. Сборъ хлѣбовъ 1901 года, по исчисленію Центральнаго статистическаго комитета, на 236 милл. пудовъ менѣе средняго сбора за предшествовавшее пятилѣтіе. «Если перевести этотъ сборъ на деньги,—читаемъ мы въ докладѣ,—по низкой цѣнѣ,—въ среднемъ по 50 к. за пудъ,—то окажется, что покупательная сила земледѣльческаго населенія въ 1901—1902 сельскохозяйственномъ году сократилась болѣе чѣмъ на 100 милл. руб., по сравненію же съ годами благопріятныхъ жатвъ (при сборѣ свыше $3^1/_2$ милліардовъ пудовъ)—на 250 милл. руб.». Уже приведенныя цифры достаточно показываютъ, откуда пришло къ намъ промышленное разстройство. Но вѣдь подрывъ покупательной силы при неурожаѣ не можетъ быть оцѣненъ лишь по одной стоимости недобраннаго хлѣба. Такъ было бы, если бы у крестьянскаго населенія имѣлся достаточный запасъ собственныхъ средствъ на пріобрѣтеніе недостающаго хлѣба или если бы государство ссужало его при нуждѣ достаточными средствами для этой

цѣли. Но въ самомъ «докладѣ», когда идетъ рѣчь о связи удачнаго поступленія государственныхъ доходовъ съ благосостояніемъ народа, признается, что у нашего сельскаго люда запасовъ нѣтъ; что же касается правительственной помощи неурожайнымъ мѣстностямъ, то ея недостаточность выясняется простымъ сопоставленіемъ назначенныхъ при нынѣшнемъ, напримѣръ, неурожаѣ продовольственныхъ ссудъ ($14,_2$ милл. руб. по ноябрь мѣсяцъ) съ выведенной въ «докладѣ» стоимостью недобора въ 1901 г. 100 милл. руб. При отсутствіи наличныхъ средствъ на прокормленіе крестьянину ничего не остается, какъ продавать скотъ, сбывая его, конечно, за безцѣнокъ, или же, когда и скота нѣтъ, закабалять себя долгами у ростовщиковъ. Отчеты корреспондентовъ министерства земледѣлія переполнены извѣстіями, что еще осенью въ губерніяхъ, постигнутыхъ неурожаемъ, необходимѣйшій для крестьянъ скотъ сбывался по ничтожнымъ цѣнамъ. Достаточно привести на мысль эти опустошенія крестьянскаго хозяйства, равно какъ неоплатные долги у сельскихъ міроѣдовъ, чтобы убѣдиться, какъ скромно разсчитано въ «докладѣ» сокращеніе спроса подъ вліяніемъ скудныхъ сборовъ и насколько серьезнѣе, а главное—продолжительнѣе въ дѣйствительности производимый ими подрывъ крестьянскаго благосостоянія и потребленія. Поистинѣ удивительно, какъ заграничные капиталисты, довѣрчиво ввѣрявшіе русской промышленности свои средства, не сумѣли оцѣнить, что̀ значатъ для насъ неурожаи и насколько послѣдніе отзовутся на ихъ карманахъ. Но жестокій урокъ врядъ ли пройдетъ даромъ, и едва ли Россіи скоро суждено будетъ снова пережить приливъ иностранныхъ капиталовъ, еще такъ недавно вызвавшій у насъ миражъ промышленнаго процвѣтанія.

Охрана труда въ промышленности и торговлѣ.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1886—1897 гг.

Законъ 1-го іюня 1882 г. о работѣ малолѣтнихъ на фабрикахъ (1884 г.).—Настоящій іюль мѣсяцъ составляетъ важную эпоху въ исторіи нашей фабричной промышленности. Еще съ 1-го мая должно было вступить въ дѣйствіе Высочайше утвержденное 1-го іюня 1882 г. мнѣніе Государственнаго Совѣта о работѣ малолѣтнихъ на фабрикахъ, заводахъ и мануфактурахъ; но на самомъ дѣлѣ это законоположеніе вошло въ силу только на-дняхъ, такъ какъ лишь въ послѣдніе дни опубликованы дополнительныя постановленія о школьномъ обученіи малолѣтнихъ рабочихъ, о фабричной инспекціи и объ отвѣтственности предпринимателей,—постановленія, безъ которыхъ основной законъ оставался мертвою буквой. Законъ 1882 г. въ связи съ дополненіями, Высочайше утвержденными 12-го іюня 1884 г., имѣетъ высокое значеніе, какъ первый опытъ фабричнаго законодательства, составленнаго въ духѣ современныхъ требованій. Воспрещая допускать къ работамъ дѣтей, не достигшихъ 12-ти лѣтъ отъ роду, а для малолѣтнихъ въ возрастѣ отъ 12-ти до 15 лѣтъ установляя занятіе фабричными работами въ теченіе 8 часовъ въ сутки и притомъ не дольше 4-хъ часовъ сряду, нашъ фабричный законъ устраняетъ

самыя вопіющія злоупотребленія работой малолѣтнихъ и удовлетворяетъ самымъ насущнымъ требованіямъ для обезпеченія ихъ здоровья и развитія. Если принять кромѣ того во вниманіе, что тѣми же законодательными актами признана въ принципѣ обязательность обученія малолѣтнихъ рабочихъ и положено основаніе спеціальной фабричной инспекціи, то мы будемъ имѣть полное право отнести поименованныя выше Высочайше утвержденныя мнѣнія Государственнаго Совѣта къ числу важнѣйшихъ мѣръ по внутренней политикѣ за нѣсколько послѣднихъ лѣтъ.

Однако, признавая великое значеніе перваго опыта нашей страны въ дѣлѣ фабричнаго законодательства, мы не можемъ не назвать этого опыта довольно робкимъ, въ особенности если принять во вниманіе не самый замыселъ, а исполненіе. Къ такому заключенію невольно приводитъ знакомство съ недавно обнародованными дополнительными постановленіями къ закону. Однимъ изъ существенныхъ пунктовъ Высочайше утвержденнаго мнѣнія 1-го іюня 1882 года является попеченіе объ образованіи малолѣтнихъ. Владѣльцы заводовъ, фабрикъ или мануфактуръ обязаны въ силу этого закона предоставлять малолѣтнимъ рабочимъ, не имѣющимъ свидѣтельства объ окончаніи курса въ начальномъ училищѣ, возможность посѣщенія школы не менѣе трехъ часовъ ежедневно. Чтобы это важное правило не оставалось только на бумагѣ, необходимо позаботиться съ одной стороны о существованіи училищъ, которыя могли бы посѣщаться рабочими, съ другой стороны—о серьезномъ надзорѣ за неуклоннымъ исполненіемъ закона. Между тѣмъ въ нашемъ законодательствѣ и то, и другое требованіе выполнены, по крайней мѣрѣ на первый разъ, очень недостаточно. Кому, казалось бы, ближе всего слѣдуетъ позаботиться объ устройствѣ школьнаго обученія для малолѣтнихъ рабочихъ, какъ не владѣльцамъ фабрикъ или заводовъ, которые извлекаютъ выгоды изъ труда малолѣтнихъ. Такъ понятъ этотъ вопросъ въ Англіи, гдѣ хозяинъ заведенія обязанъ вносить въ школу извѣстную плату за каждаго ученика. Нашъ законъ взгля-

нулъ на дѣло иначе. Въ недавно обнародованномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта о школьномъ обученіи малолѣтнихъ попеченіе объ устройствѣ этого обученія всецѣло возложено на фабричную инспекцію, владѣльцамъ же фабрикъ лишь «предоставлено право» открывать по ихъ усмотрѣнію школы для первоначальнаго образованія малолѣтнихъ рабочихъ. Такое постановленіе, конечно, объясняется нежеланіемъ государства возлагать новыя пожертвованія на предпринимателей, и безъ того въ извѣстной степени стѣсняемыхъ новыми фабричными правилами; но есть основаніе опасаться, что подобная деликатность можетъ на долгое время затормазить дѣйствительное примѣненіе закона. У насъ слишкомъ мало народныхъ школъ, да и тѣ, которыя существуютъ, съ излишкомъ переполнены учащимися. Гдѣ же, спрашивается, найдутъ себѣ пріютъ цѣлыя тысячи малолѣтнихъ рабочихъ, занятыя нынѣ на фабрикахъ и заводахъ въ промышленныхъ губерніяхъ. Даже въ Москвѣ и Московской губ., занимающихъ, какъ извѣстно, очень высокое мѣсто по числу школъ, существующія учебныя заведенія были бы въ состояніи принять развѣ какую-нибудь незначительную долю малолѣтнихъ фабричныхъ рабочихъ. Что же сказать о такихъ губерніяхъ, въ которыхъ школьное дѣло находится въ застоѣ. Но если бы даже существующія школы и имѣли возможность помѣстить въ своихъ стѣнахъ сколько-нибудь новыхъ учениковъ, онѣ едва ли пожелали бы набирать послѣднихъ изъ фабричныхъ рабочихъ. Ученики изъ малолѣтнихъ, занятыхъ на фабрикахъ, не могутъ посѣщать школу въ тѣ же часы и оставаться въ ней такое же время, какъ остальные ученики; для нихъ необходимо устраивать или особое отдѣленіе въ школѣ, или особыя занятія въ неурочное время, что во всякомъ случаѣ требуетъ лишняго труда, заботъ и затратъ. Такимъ образомъ, на существующія школы малолѣтнимъ рабочимъ разсчитывать мудрено; придется учреждать новыя училища спеціально для надобностей фабричныхъ рабочихъ. Опубликованный на-дняхъ дополнительный законъ, предусматривая такой исходъ, возлагаетъ заботы объ устрой-

ствѣ новыхъ школъ на фабричную инспекцію и мѣстное учебное начальство, причемъ впрочемъ ни той, ни другой не указывается на этотъ предметъ никакихъ особыхъ средствъ, а рекомендуется входить въ сношенія съ подлежащими земствами, городскими или сельскими обществами, церковно-приходскими попечительствами и частными лицами. При исполненіи такого требованія закона неизбѣжно встрѣтятся крупныя затрудненія. Устроить новую школу на мѣстныя средства—дѣло вообще нелегкое: нужно потратить немало труда и усилій, чтобы склонить городское или сельское общество къ принятію на себя издержекъ, соединенныхъ съ учрежденіемъ и содержаніемъ школы; но эта трудность возрастаетъ во много разъ, когда приходится заводить училище для чужихъ дѣтей, собранныхъ на фабрикѣ ради интересовъ ея предпринимателя. И въ самомъ дѣлѣ, съ какой стати окружающіе фабрику крестьяне, сплошь и рядомъ перебивающіеся со дня на день, станутъ расходоваться на школу, существующую для потребностей сосѣдняго съ ними богатаго фабриканта. Едва ли обнаружатъ большую охоту къ заведенію фабричныхъ школъ и земства, столь стѣсненныя въ правѣ обложенія промышленныхъ предпріятій. Но если бы даже и оказалось возможнымъ послѣ долгихъ усилій склонить мѣстное земство или общество къ устройству школъ, фабричная инспекція едва ли будетъ въ силахъ скоро выполнить такую задачу. Какая существуетъ возможность для фабричнаго инспектора, въ округѣ котораго числятся пять—шесть губерній, разбросанныхъ иногда чуть не на тысячу верстъ, вести переговоры объ устройствѣ новыхъ школъ или приспособленіи прежнихъ для помѣщенія дѣтей съ нѣсколькихъ тысячъ фабрикъ? Участіе инспектора при такихъ условіяхъ поневолѣ должно въ большинствѣ случаевъ свестись къ одной перепискѣ, которая можетъ тянуться цѣлые годы, прежде нежели достигнетъ цѣли. Отсутствіе школы представляетъ для фабриканта вполнѣ естественный и законный поводъ не исполнять предписаній относительно обученія малолѣтнихъ рабочихъ. Такимъ образомъ, мягкость законо-

дателя грозитъ повести въ настоящемъ случаѣ къ обходу самаго закона, скажемъ даже больше,—къ ухудшенію существующихъ уже нынѣ средствъ обученія рабочихъ. Мы слышали, что съ того времени, какъ разнеслась вѣсть о сложеніи съ фабрикантовъ предполагавшейся ранѣе обязанности содержать фабричныя школы, стали закрываться нѣкоторыя изъ открытыхъ уже или приготовленныхъ къ открытію фабричныхъ училищъ.

Другое обстоятельство, которое дѣлаетъ маловѣроятнымъ строгое исполненіе закона объ обученіи малолѣтнихъ рабочихъ, состоитъ въ недостаточности установляемаго надзора за фабриками. Изъ опубликованнаго на-дняхъ расписанія видно, что вся Европейская Россія распредѣляется въ отношеніи надзора за занятіями и обученіемъ малолѣтнихъ рабочихъ на 9 округовъ, изъ которыхъ въ каждомъ состоитъ по одному инспектору и по одному его помощнику. Такимъ образомъ, на двухъ лицъ возлагается обязанность одновременно наблюдать за исполненіемъ закона на нѣсколькихъ сотняхъ и даже тысячахъ промышленныхъ заведеній. Если для примѣра взять московскій округъ, состоящій изъ шести промышленныхъ губерній, если сосчитать, сколько въ немъ находится фабрикъ, и сообразить рабочее время, имѣющееся въ распоряженіи инспекціи, и возложенныя на нее обязанности, то выйдетъ, что инспектору съ его помощникомъ потребуется нѣсколько лѣтъ для того, чтобы объѣхать подвѣдомственныя ему заведенія только по одному разу. Между тѣмъ однократное посѣщеніе фабрики чрезъ большой промежутокъ времени едва ли въ состояніи натолкнуть вниманіе инспекціи на существующія неисправности. Одна надежда въ настоящемъ случаѣ на взаимную конкурренцію между фабрикантами. Предприниматели, аккуратно исполняющіе законъ, заинтересованы въ томъ, чтобы ихъ шансы въ промышленной борьбѣ не ухудшались неисправностью ихъ соперниковъ, и потому, вѣроятно, не замедлятъ доводить до свѣдѣнія инспекціи о допускаемыхъ нарушеніяхъ закона.

Указывая на перечисленные пробѣлы новаго фабричнаго

закона, мы никакъ не думаемъ, чтобы они были непоправимы. Напротивъ, нѣсколько дополнительныхъ правилъ о невозможности допущенія малолѣтнихъ на фабрики иначе, какъ при условіи школьнаго обученія, ассигнованіе изъ государственнаго бюджета нѣкоторыхъ средствъ для учрежденія фабричныхъ училищъ тамъ, гдѣ ихъ нѣтъ, и, наконецъ, прибавка новыхъ инспекторовъ или ихъ помощниковъ для усиленія надзора,—вотъ средства, при помощи которыхъ правительство во всякое время можетъ обезпечить строгое исполненіе благодѣтельнаго, но пока еще несовершеннаго закона.

О регулированіи способа разсчета съ рабочими и о фабричныхъ лавкахъ (1886 годъ).—Однимъ изъ самыхъ важныхъ и благодѣтельныхъ нововведеній фабричнаго закона 3-го іюня 1886 г., вводимаго теперь въ дѣйствіе, является попытка упорядочить способъ разсчета хозяевъ съ рабочими. Опытъ какъ Западной Европы, такъ и еще болѣе нашей страны ясно показалъ, что положеніе фабричныхъ рабочихъ, и безъ того не легкое при невысокомъ уровнѣ обычной платы, въ огромной степени отягчается разнообразными притѣсненіями при ея выдачѣ. Не говоря о штрафахъ и вычетахъ по всевозможнымъ поводамъ, какая крупная доля изъ скуднаго заработка пропадаетъ иногда у рабочаго оттого, что онъ вынуждается принимать въ счетъ слѣдующей ему платы различные товары или припасы по возвышенной цѣнѣ. Въ прежнее время этотъ пріемъ обсчитыванія рабочихъ, извѣстный за границей подъ именемъ Trucksystem, практиковался въ прямомъ и чистомъ видѣ,—въ формѣ выдачи рабочимъ вмѣсто денежной платы различныхъ, иногда вовсе ненужныхъ имъ товаровъ, которые потомъ имъ приходилось сбывать съ убыткомъ, чтобы выручить необходимыя наличныя деньги. Но съ тѣхъ поръ какъ законодательства, начиная съ Англіи, стали энергически искоренять этотъ родъ обмана, то же явленіе воскресло подъ другою формой. Предприниматели стали устраивать или сами,

или чрезъ подставныхъ лицъ лавки при фабрикахъ и отпускать изъ нихъ рабочимъ припасы въ долгъ по высокимъ цѣнамъ. Уже одинъ соблазнъ легкаго кредита побуждалъ рабочихъ предпочитать фабричную лавку другимъ мѣстамъ снабженія и затягиваться при ея помощи въ непрерывную долговую кабалу. Но къ этому присовокуплялась еще неопредѣленность сроковъ выдачи заработной платы. Не имѣя почти никогда въ рукахъ наличныхъ денегъ, рабочій поневолѣ долженъ былъ забирать все въ фабричной лавкѣ, по какимъ бы цѣнамъ ни заблагоразсудилось хозяину продавать оттуда товары. Отчеты фабричныхъ инспекторовъ, вообще оказавшіе нашей странѣ неоцѣненную услугу освѣщеніемъ темныхъ сторонъ русскаго фабричнаго быта и подготовкой матеріаловъ для законодательства, свидѣтельствуютъ, что описанная система практиковалась и въ нашей странѣ въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. Лавки отъ хозяевъ встрѣчались на большинствѣ фабрикъ,—не только въ глухихъ пунктахъ, но даже въ большихъ городахъ, гдѣ, по существу дѣла, въ нихъ не представлялось никакой надобности. Товары продавались изъ этихъ лавокъ иногда процентовъ на 40—50 выше противъ обычныхъ рыночныхъ цѣнъ. Изъ лавокъ отпускались въ кредитъ не только предметы необходимаго потребленія рабочихъ, но вообще всякаго рода товары. При неопредѣленныхъ срокахъ разсчетовъ рабочій естественно побуждался забирать въ лавкѣ какъ можно больше, чтобы чрезъ перепродажу полученныхъ товаровъ въ другія руки выручить хоть сколько-нибудь наличныхъ денегъ. Мы не будемъ приводить фактическихъ подтвержденій сказаннаго. Всякій желающій можетъ навести объ этомъ справку въ отчетахъ фабричныхъ инспекторовъ.

Предпринявъ упорядоченіе фабричнаго быта, наше законодательство естественно должно было обратить вниманіе на упомянутыя явленія. Собственно говоря, наиболѣе надежнымъ средствомъ противъ зла, пустившаго столь глубокіе корни на нашей почвѣ, было бы или полное запрещеніе фабричныхъ лавокъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ нѣкоторыхъ

западныхъ государствахъ, или по крайней мѣрѣ воспрещеніе отпускать изъ нихъ товары въ долгъ. И тотъ, и другой способъ уничтожили бы всякія злоупотребленія по отпуску товаровъ и въ то же время побудили бы хозяевъ не затягивать выдачи заработанныхъ денегъ. Но законодательство предпочло прибѣгнуть къ болѣе мягкой мѣрѣ. Статья 28-я правилъ 3-го іюня 1886 г. допустила открытіе лавокъ при фабрикахъ, но лишь съ извѣстными ограниченіями. Во-первыхъ, въ лавкахъ этихъ могутъ продаваться не всякіе товары, а лишь недорогіе и доброкачественные предметы потребленія фабричныхъ служащихъ и рабочихъ. Далѣе, лавки допускаются не иначе, какъ съ разрѣшенія фабричной инспекціи. Наконецъ, лавки ставятся подъ контроль инспекціи и самихъ покупателей. Инспекціей утверждается расписаніе предметовъ, продаваемыхъ изъ лавокъ; расцѣнка или такса товаровъ вывѣшивается въ лавкѣ. Если принять во вниманіе, что тѣмъ же закономъ установлены опредѣленные сроки для выдачи заработной платы, то можно надѣяться, что изложенныя выше правила, хотя и имѣющія характеръ компромисса, устранятъ по крайней мѣрѣ наиболѣе грубыя изъ злоупотребленій, лежащія темнымъ пятномъ на нашей промышленности.

Изданіе новыхъ фабричныхъ правилъ было встрѣчено съ сочувствіемъ болѣе просвѣщенною и благонамѣренною частью нашего предпринимательскаго класса, но въ остальныхъ многочисленныхъ слояхъ послѣдняго немедленно началась глухая борьба противъ попытки государства внести законный порядокъ въ такую область, которая дотолѣ находилась въ полной и безконтрольной зависимости отъ произвола хозяевъ. Не имѣя надежды поколебать самый законъ, партія его противниковъ направила свои нападки на исполнителей закона. Въ этомъ походѣ приняли участіе нѣсколько органовъ мѣстной прессы.

Поводомъ къ поднятію шума послужило обстоятельство, само по себѣ совершенно ничтожное. На одной изъ фабрикъ инспекція вычеркнула изъ списка предметовъ, допускаемыхъ

къ отпуску рабочимъ изъ фабричной лавки, нѣкоторые товары, которые, по мнѣнію фабричной администраціи и поддерживавшихъ ее газетъ, особенно будто бы необходимы рабочимъ. Что, казалось, могло быть проще, какъ исправить погрѣшность всегда возможную при новости и спѣшности дѣла путемъ жалобы на инспекцію, въ широкихъ размѣрахъ предоставленной закономъ каждому заинтересованному лицу. Но не такъ поступили заправилы фабрикантской партіи и ихъ приспѣшники въ печати. Съ запальчивостью и раздраженіемъ печать этого оттѣнка стала сначала отрицать у инспекціи право контролировать прейсъ-куранты фабричныхъ лавокъ, а потомъ, когда выяснилось, что подобное мнѣніе основывается на непониманіи закона, стала осыпать мѣстный составъ инспекціи всякаго рода инсинуаціями и бранью. Въ послѣднее время выходки этой прессы дошли до крайней степени неприличія. Подобное отношеніе къ дѣлу было бы непозволительно въ сколько-нибудь уважающей себя печати, даже въ томъ случаѣ, если бы мѣстная инспекція дѣйствительно превысила свои права и допустила грубыя ошибки. Но, какъ оказалось, у разгулявшейся прессы не было даже и этого оправдывающаго обстоятельства. Дѣло, подавшее поводъ къ газетнымъ толкамъ, разсматривалось недавно въ губернскомъ фабричномъ присутствіи, куда оно поступило по жалобѣ владѣльцевъ фабрики. Присутствіе, выслушавъ объясненія фабричнаго инспектора, признало соображенія и дѣйствія его по разсмотрѣнію и утвержденію лавочныхъ расписаній совершенно правильными и сообразными со смысломъ и духомъ закона. Что же касается до расписанія фабрики, принесшей жалобу, то присутствіе нѣкоторые изъ предметовъ, дозволенныхъ инспекторомъ къ отпуску въ кредитъ рабочимъ, воспретило, а нѣкоторые, наоборотъ, дозволило къ отпуску въ долгъ. Кромѣ того, имѣя въ виду установить однообразіе въ предметахъ, отпускаемыхъ рабочимъ въ долгъ, присутствіе поручило инспектору выработать расписаніе такихъ предметовъ и представить его на утвержденіе. Такимъ образомъ, право инспекціи

контролировать продажу предметовъ продовольствія въ кредитъ рабочимъ изъ фабричныхъ лавокъ, какъ и слѣдовало ожидать, неоспоримо признано за нею вполнѣ компетентнымъ учрежденіемъ, и ложная тревога о мнимомъ произволѣ инспекціи оказывается не чѣмъ инымъ, какъ неудачнымъ маневромъ противъ новаго фабричнаго законодательства.

Каждый, кто знакомъ изъ исторіи или собственнаго опыта съ судьбой новыхъ законовъ, вступающихъ въ борьбу съ привычными злоупотребленіями, не удивится тому противодѣйствію, какое встрѣчаютъ новыя фабричныя правила со стороны нѣкоторыхъ предпринимателей, узко понимающихъ свои интересы. Такъ бывало всегда и всюду. Но не нужно забывать, что эта оппозиція есть явленіе временное. Если правительство и его агенты будутъ неуклонно, не смущаясь тенденціозными жалобами, проводить законъ въ жизнь, то въ скоромъ времени къ нему привыкнутъ и приноровятся даже самые ожесточенные противники. Упорядоченіе фабричныхъ отношеній, къ которому стремится государство, окажется въ концѣ-концовъ выгоднымъ не только для рабочихъ, но и для самихъ предпринимателей.

По поводу «Правилъ о храненіи и расходованіи штрафного при фабрикахъ капитала» (1891 годъ).—Въ одномъ изъ послѣднихъ выпусковъ «Собранія Узаконеній и Распоряженій Правительства» опубликованы «Правила о храненіи и расходованіи штрафного при фабрикахъ капитала», составленныя министромъ финансовъ по соглашенію съ министромъ внутреннихъ дѣлъ. Эти правила представляютъ развитіе положеній, заключающихся въ фабричномъ законѣ 3-го іюня 1886 г., и должны были бы появиться не въ началѣ 1891 г., а болѣе четырехъ лѣтъ тому назадъ. Законъ 1886 г., сдѣлавъ общее постановленіе, что штрафы и вычеты съ рабочихъ должны поступать не въ пользу владѣльцевъ фабрики, а въ особые капиталы, предназначаемые на удовлетвореніе нуждъ самихъ рабочихъ,

предоставилъ выработку подробностей особымъ правиламъ. Упоминаніе въ законѣ объ имѣющихъ появиться правилахъ лишало, конечно, и фабрикантовъ, и фабричную инспекцію возможности впредь до изданія ихъ расходовать собираемыя штрафныя деньги согласно назначенію и въ то же время давало право предполагать, что появленіе правилъ не заставитъ себя долго ждать. Однако, на самомъ дѣлѣ, понадобилось болѣе четырехъ лѣтъ, чтобы подготовить тѣ шесть короткихъ пунктовъ, изъ которыхъ состоятъ недавно распубликованныя правила.

Нельзя поистинѣ не пожалѣть о замедленіи въ выработкѣ правилъ, какъ бы ни были серьезны причины, его вызвавшія. Не говоря уже о томъ, что въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ гуманная цѣль законодателя о поддержкѣ рабочихъ при помощи денегъ, взыскиваемыхъ съ ихъ неисправныхъ собратій, оставалась безъ примѣненія, сколько суммъ, которыя могли бы пойти на пользу рабочихъ, безслѣдно пропали за это время. Извѣстно, что штрафные капиталы, за отсутствіемъ какихъ-либо правилъ о порядкѣ ихъ храненія, находились на рукахъ у фабрикантовъ. Нужно думать, что въ благоустроенныхъ заведеніяхъ, удержавшихся до настоящаго времени, суммы, взысканныя съ рабочихъ, сохраняются въ цѣлости, хотя и здѣсь можетъ явиться сомнѣніе, соотвѣтствуютъ ли находящіеся въ наличности капиталы всей совокупности дѣйствительно произведенныхъ вычетовъ. Но сколько заведеній закрылось въ періодъ времени, протекшій со времени изданія фабричнаго закона, въ особенности если принять во вниманіе, что въ началѣ названнаго періода наша промышленность находилась подъ давленіемъ кризиса. Штрафные капиталы, собранные на такихъ фабрикахъ,—можно сказать съ увѣренностью,—безслѣдно исчезли съ лица земли. Если имѣть въ виду свѣдѣнія о суммѣ штрафовъ, собранныя фабричными инспекторами, и извѣстія о закрывшихся фабрикахъ, то суммы, пропавшія такимъ образомъ безъ пользы для тѣхъ, въ чью пользу онѣ были предназначены, можно считать десятками тысячъ рублей, даже

принявъ въ разсчетъ вѣроятное уменьшеніе охоты къ наложенію штрафовъ послѣ изданія новаго закона. И вся эта потеря произошла единственно по причинѣ задержки въ изданіи вышедшихъ теперь правилъ. Въ данномъ случаѣ мы имѣемъ передъ собой хотя мелкій, но тѣмъ не менѣе внушительный примѣръ тѣхъ ущербовъ, какіе иногда влечетъ за собой слишкомъ медленный темпъ законодательной работы, къ сожалѣнію, довольно обычный въ нашей странѣ.

По содержанію своему опубликованныя правила являются прямымъ дополненіемъ закона 1886 года. Въ нихъ заключаются указанія, на какія цѣли можетъ быть расходуемъ штрафной капиталъ, гдѣ и какъ онъ долженъ храниться, какая по нему должна вестись отчетность и какъ, наконецъ, надлежитъ поступать съ капиталами, остающимися послѣ закрывшихся промышленныхъ заведеній. Въ цѣломъ постановленія новыхъ правилъ полезны и цѣлесообразны; но въ нихъ можно указать съ одной стороны нѣкоторыя недоразумѣнія, а съ другой—нѣкоторыя излишнія формальности. Важное недоразумѣніе возбуждаетъ прежде всего статья 2-я новыхъ правилъ, говорящая о назначеніи штрафныхъ капиталовъ. По этой статьѣ выдачи изъ штрафного капитала производятся по преимуществу на слѣдующіе четыре рода нуждъ рабочихъ: на пособіе рабочимъ, потерявшимъ навсегда способность къ труду или лишившимся возможности временно трудиться по болѣзни; на пособіе работницамъ, находящимся въ послѣднемъ періодѣ беременности; на пособіе въ случаѣ утраты или порчи имущества отъ пожара или другого несчастія и, наконецъ, на погребеніе. Названныя нужды, конечно, очень существенны, и нельзя не отнестись съ сочувствіемъ къ тому, что правилами обращено вниманіе именно на нихъ. Но пунктъ 1-й статьи 2-й можетъ подать поводъ къ немаловажному недоразумѣнію. Такъ какъ въ этомъ пунктѣ говорится вообще о «рабочихъ, потерявшихъ навсегда способность къ труду», то можно предположить, что штрафной капиталъ служитъ между прочимъ для вспомоществованія лицамъ, лишившимся трудовой способности

вслѣдствіе несчастнаго случая на фабрикѣ. Если бы такое толкованіе получило силу на практикѣ, то нашимъ законодательствомъ былъ бы сдѣланъ крупный шагъ назадъ. Вознагражденіе пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ по законамъ какъ заграничныхъ странъ, такъ и нашему лежитъ на самихъ владѣльцахъ промышленныхъ заведеній, а не на рабочихъ, для пособія которымъ назначается штрафной капиталъ. Отнесеніе поддержки пострадавшимъ отъ фабричныхъ несчастій на штрафной капиталъ переложило бы отвѣтственность съ тѣхъ лицъ, на которыхъ она должна падать по существу, на другихъ, нисколько къ тому не причастныхъ. Правда, давно задуманный спеціальный законъ объ отвѣтственности владѣльцевъ промышленныхъ заведеній до сихъ поръ еще находится въ области предположеній, но, вѣроятно, онъ современемъ будетъ изданъ; до того же времени и по общимъ гражданскимъ законамъ рабочимъ удается иногда добиваться вознагражденія за понесенныя увѣчья. Было бы очень жаль, если бы неясность правилъ послужила поводомъ къ отягченію судьбы пострадавшихъ отъ несчастій, и потому нельзя не пожелать, чтобы путемъ правительственнаго толкованія былъ установленъ истинный ихъ смыслъ.

Подобное же недоразумѣніе можетъ возникнуть и по поводу конца 1-го пункта 2-й ст., говорящаго о пособіи рабочимъ, лишившимся возможности временно трудиться по болѣзни. Опять можно подумать, что назначеніе пособія изъ штрафного капитала освобождаетъ самихъ фабрикантовъ отъ обязанности содержать въ лѣчебницахъ заболѣвающихъ рабочихъ. Подобное пониманіе статьи могло бы несправедливо ухудшить положеніе рабочихъ и должно быть устранено, такъ какъ оно, несомнѣнно, не могло входить въ намѣренія учрежденій, вырабатывавшихъ правила.

Другая слабая сторона новыхъ правилъ состоитъ въ томъ, что они установляютъ для пользованія штрафнымъ капиталомъ черезчуръ большія формальности. Выдачи изъ этого капитала производятся владѣльцемъ фабрики не иначе какъ съ разрѣшенія чиновъ фабричной инспекціи. Даже для по-

лученія капитала изъ сберегательной кассы, гдѣ онъ долженъ храниться, требуется письменное согласіе инспектора. Если бы даже фабричные инспекторы и ихъ помощники были у насъ достаточно многочисленны, то и въ такомъ случаѣ изложенное требованіе закона могло бы послужить иногда тормазомъ къ своевременному употребленію капитала на указанное для него закономъ полезное назначеніе. Но нужно принять во вниманіе, что число чиновъ фабричной инспекціи у насъ назначено крайне ограниченное: на лицо, принадлежащее къ составу фабричнаго надзора, приходится нерѣдко по цѣлой губерніи и во всякомъ случаѣ не менѣе нѣсколькихъ уѣздовъ. Такимъ образомъ, найдутся мѣстности, которыя на нѣсколько десятковъ и даже, быть можетъ, сотенъ верстъ отдалены отъ мѣста жительства фабричной инспекціи. Какая же есть возможность отправляться изъ такого далека къ инспектору за разрѣшеніемъ выдать какой-нибудь десятокъ рублей на погребеніе умершаго или на пособіе родильницѣ. Такъ какъ у фабричной администраціи въ большинствѣ случаевъ не найдется, конечно, ни времени, ни охоты предпринимать хлопотливую поѣздку къ инспектору, то дѣло, по всей вѣроятности, сведется къ тому, что накопляющійся капиталъ будетъ лежать безъ употребленія, а рабочіе попрежнему останутся безъ помощи. Трудно даже рѣшить, изъ-за чего собственно введены подобныя формальности. Если законъ заботился о сохранности собранныхъ суммъ, то для этой цѣли было бы совершенно достаточно установить порядокъ храненія и расходованія штрафныхъ капиталовъ, назначить взысканіе за нарушеніе его и поручить инспекціи контроль за дѣйствіями фабричнаго управленія по этой части. Неужели владѣльцу фабрики нельзя довѣрить небольшія суммы штрафныхъ капиталовъ съ правомъ расходовать ихъ подъ собственною отвѣтственностью на цѣли, указанныя въ законѣ? Мы вполнѣ увѣрены, что такая чрезмѣрная осторожность происходитъ изъ благой цѣли оградить интересы рабочихъ даже отъ самыхъ мелкихъ нарушеній; но, къ сожалѣнію, выходитъ, что принятый для того способъ

обременителенъ для фабричной администраціи, которой онъ причиняетъ напрасныя хлопоты, и для инспекціи, которую онъ завалитъ множествомъ лишней работы, и въ концѣ-концовъ для самихъ рабочихъ.

Есть еще одна сторона, на которую слѣдуетъ обратить вниманіе. Нельзя, конечно, отъ всей души не сочувствовать тому назначенію, какое со времени изданія фабричнаго закона получили штрафные капиталы; нельзя не радоваться факту, что теперь на каждой фабрикѣ будетъ находиться хоть нѣкоторый фондъ, изъ котораго рабочіе могутъ получать вспомоществованіе въ случаѣ вопіющей нужды. Но въ то же время было бы ошибкой утѣшать себя мыслью, что съ образованіемъ этого фонда достигнуто обезпеченіе рабочихъ даже отъ самыхъ крупныхъ проявленій нужды. Штрафной капиталъ самъ по себѣ слишкомъ незначителенъ для того, чтобы оказать сколько-нибудь серьезное пособіе не только рабочимъ, потерявшимъ навсегда способность къ труду, но даже и такимъ, которые временно лишились способности трудиться по болѣзни. Поэтому было бы очень жаль, если бы предоставленіе рабочимъ небольшой помощи изъ штрафного капитала устранило или даже хотя бы замедлило проведеніе давно намѣченныхъ и желанныхъ законовъ объ отвѣтственности предпринимателей и о страхованіи рабочихъ.

О законѣ 2-го іюня 1897 г., регулирующемъ рабочее время взрослыхъ рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ (1897 годъ).—Высочайше утвержденное 2-го іюня мнѣніе Государственнаго Совѣта относительно продолжительности и распредѣленія рабочаго времени на фабрикахъ и заводахъ является узаконеніемъ чрезвычайной важности. Извѣстно, что законопроектъ по этому предмету подготовлялся уже давно, но лишь въ началѣ текущаго (іюня) мѣсяца ему суждено было стать закономъ. Новый законъ содержитъ въ себѣ два существенныхъ нововведенія. Первое и важнѣйшее изъ нихъ касается продолжительности

рабочаго дня для взрослыхъ рабочихъ. До сихъ поръ въ нашемъ фабричномъ законодательствѣ былъ установленъ предѣлъ рабочаго времени (8 часовъ въ сутки) лишь для малолѣтнихъ, отъ 12-ти до 15-ти лѣтъ; взрослые же рабочіе могли быть занимаемы въ теченіе какого угодно времени по соглашенію съ ними предпринимателей. И дѣйствительно, согласно собраннымъ и опубликованнымъ свѣдѣніямъ, въ русскихъ промышленныхъ заведеніяхъ царило въ этомъ отношеніи пестрое разнообразіе. Встрѣчались фабрики, въ которыхъ дѣйствительная или, какъ ее называютъ, чистая (за исключеніемъ перерывовъ) работа продолжалась не болѣе 9-ти часовъ въ день; но зато было немало и такихъ, гдѣ работа простиралась до 14-ти, 15-ти и даже 16-ти часовъ въ сутки. Господствующимъ типомъ рабочаго дня на нашихъ фабрикахъ можно считать 12—13-тичасовой. Эта возможность растягивать по произволу рабочій день являлась тормазомъ для всякихъ попытокъ реформы. Хозяева, рѣшавшіеся, по соображеніямъ гуманности, сократить рабочее время, становились въ неравныя условія соперничества съ тѣми предпринимателями, которые не хотѣли знать никакихъ улучшеній. Отнынѣ законъ подчиняетъ всѣ промышленныя заведенія однообразному правилу въ отношеніи рабочаго дня. Онъ предписываетъ, что для рабочихъ, занятыхъ исключительно днемъ, рабочее время не должно превышать одиннадцати съ половиною часовъ, для рабочихъ же, занятыхъ, хотя бы отчасти, въ ночное время,—десяти часовъ въ сутки. Въ государствахъ Западной Европы мы находимъ немного примѣровъ подобныхъ ограниченій для взрослыхъ рабочихъ. Лишь во Франціи существуетъ устарѣлый и почти неисполняемый законъ о 12-тичасовомъ днѣ, да въ Швейцаріи и Австро-Венгріи установленъ 11-тичасовой рабочій день. Однако въ названныхъ государствахъ не различается дневная и ночная работа; у насъ же для ночной работы введена, какъ только-что сказано, сокращенная десятичасовая норма.

Другой характеристическій пунктъ новаго закона заключается въ установленіи обязательнаго воскреснаго и празд-

ничнаго отдыха для всѣхъ фабричныхъ рабочихъ. По существующему фабричному законодательству, непремѣнно освобождаются отъ работы въ воскресные и праздничные дни лишь малолѣтніе рабочіе, отъ 12-ти до 15-ти лѣтъ; для взрослыхъ же рабочихъ никакихъ общихъ постановленій по этому предмету не существовало, и выработка расписанія нерабочихъ дней предоставлялась взаимному соглашенію фабрикантовъ и рабочихъ съ утвержденія инспекціи. Новый законъ предписываетъ въ расписаніе дней, въ которые не полагается работа, обязательно включать всѣ воскресные и 14 праздничныхъ дней. Для нехристіанъ, а изъ христіанъ для лицъ неправославнаго исповѣданія установлены въ правилахъ о нерабочихъ дняхъ важныя видоизмѣненія.

Мы изложили существенные пункты новаго закона. Едва ли нужно доказывать, что, вводя вышеизложенныя правила о рабочемъ времени, государственная власть идетъ навстрѣчу настоятельнѣйшей потребности. Уже давно нравственное чувство просвѣщеннаго русскаго общества возмущалось фактами искалѣченія и вырожденія рабочаго люда подъ вліяніемъ чрезмѣрной длины рабочаго дня. Долго мы утѣшали себя надеждой, что распространеніе чувствъ гуманности въ промышленной средѣ поведетъ къ ограниченію рабочаго времени по иниціативѣ самихъ предпринимателей; но этимъ упованіямъ не суждено было оправдаться, потому что благія намѣренія отдѣльныхъ лицъ разбивались о сопротивленіе большинства другихъ. Могучее вліяніе общегосударственнаго законодательства положитъ отнынѣ конецъ одному изъ самыхъ тяжкихъ злоупотребленій. Конечно, на первое время будетъ раздаваться немало голосовъ противъ новаго закона какъ со стороны предпринимателей, такъ, пожалуй, и самихъ рабочихъ: такова судьба всякихъ крупныхъ реформъ. Однако опытъ не замедлитъ показать, что чрезъ введеніе рабочаго дня въ правильныя границы увеличивается производительность человѣческаго труда и поднимается выработка. Можно смѣло утверждать, что при установленномъ новымъ закономъ умѣренномъ сокращеніи обычнаго рабочаго дня по

истеченіи непродолжительнаго переходнаго періода въ $11^1/_2$ часовъ будетъ вырабатываться на фабрикахъ не меньше, чѣмъ теперь въ 12 или 13 часовъ, такъ какъ самый трудъ рабочихъ сдѣлается интенсивнѣе. Такимъ образомъ, отъ примѣненія закона не проиграютъ ни хозяева, ни рабочіе, а между тѣмъ получится та громадная выгода, что у трудящихся людей будетъ освобождаться больше времени для правильнаго отдыха и для удовлетворенія высшихъ человѣческихъ потребностей.

О праздничномъ отдыхѣ торговыхъ служащихъ (1890 годъ).—Въ большей части европейскихъ странъ законъ строго охраняетъ праздничный отдыхъ. Основаніемъ для охраны служатъ отчасти религіозные мотивы, но главнымъ образомъ стремленіе оградить одинъ изъ важнѣйшихъ интересовъ народнаго труда. Человѣку нельзя работать безпрерывно въ теченіе всей своей жизни; ему необходимы періодическіе перерывы труда, безъ которыхъ въ короткое время ослабѣетъ его энергія и изсякнутъ силы. Казалось бы, каждый самъ можетъ установить для себя время отдыха; но не нужно забывать, что при настоящемъ строѣ жизни этому препятствуетъ конкурренція; если бы одинъ работникъ отказался продолжать занятія въ праздникъ, то на его мѣсто немедленно явился бы другой, болѣе податливый. Достигнуть цѣли путемъ соглашенія заинтересованныхъ лицъ тоже невозможно, потому что нѣтъ способа соединить вмѣстѣ массу трудящагося люда, разбросаннаго на пространствѣ цѣлой страны. Сколько бы ни проповѣдывали моралисты, сколько ни прилагали бы стараній отдѣльныя лица, работникъ вѣчно будетъ вынужденъ изнемогать подъ бременемъ непрерывнаго труда, если только не вступится въ это дѣло со своимъ авторитетомъ государственная или общественная власть.

Несмотря на нашу прославленную религіозность, въ Россіи меньше чѣмъ гдѣ-либо сдѣлано для обезпеченія праздничнаго покоя. Въ особенности вопіющія злоупотребленія по

этой части совершаются въ нашей благочестивой Москвѣ. То самое купечество, которое пользуется репутаціей нарочитаго благочестія, особенно ревниво отстаиваетъ стародавній обычай торговать въ праздники на тѣхъ же самыхъ основаніяхъ, какъ и въ будничные дни. Въ 1888 г. московская Дума сдѣлала было попытку ограничить праздничную торговлю нѣсколькими часами въ срединѣ дня, но это благое и гуманное начинаніе съ перваго же раза встрѣчено было сильнѣйшимъ противодѣйствіемъ со стороны торговцевъ, которое благодаря ихъ вліянію въ Думѣ въ скоромъ времени привело къ отмѣнѣ только-что установленныхъ ограниченій.

Понятно, насколько тягостно отзывается на судьбѣ многочисленнаго класса служащихъ эгоистическая политика ихъ хозяевъ. Появившееся въ нашей газетѣ письмо одного изъ приказчиковъ выражаетъ вопль людей, задѣтыхъ за живое въ самыхъ естественныхъ своихъ стремленіяхъ и въ самыхъ дорогихъ интересахъ. Проводя цѣлые дни безъ всякаго перерыва среди однообразной торговой сутолоки, приказчикъ отвыкаетъ отъ семьи и домашняго очага, отстаетъ отъ всякихъ духовныхъ интересовъ и рискуетъ въ концѣ-концовъ утратить тѣ черты, которыми опредѣляется истинное достоинство человѣка. И изъ-за чего же производится такое нарушеніе священныхъ правъ обширной категоріи трудящихся людей? Конечно, какъ всегда бываетъ въ подобныхъ случаяхъ, отступленіе отъ нравственныхъ требованій оправдывается различными, будто бы непреодолимыми жизненными нуждами, которыя мѣшаютъ внять голосу справедливости. Закрыть торговлю въ праздники,—это значитъ, говорятъ, отнять возможность своевременно дѣлать необходимыя закупки у всего того мелкаго и бѣднаго люда, который бываетъ свободенъ только по праздникамъ, и, кромѣ того, обречь всю массу столичной публики на цѣлый рядъ лишеній,—на потребленіе черстваго хлѣба, несвѣжихъ молочныхъ продуктовъ, завядшей зелени и т. п. Много разъ приходилось намъ опровергать подобные аргументы между прочимъ ссылкой на

заграничные, въ особенности англійскіе города, гдѣ святость воскреснаго дня соблюдается съ достойною подражанія аккуратностью: публика привыкаетъ тамъ запасаться всѣмъ необходимымъ заранѣе и не испытываетъ отъ такого порядка никакого существеннаго неудобства, хотя вообще ее врядъ ли можно признать менѣе требовательною, нежели наши обыватели. Мы вполнѣ увѣрены, что ссылка на неудовольствіе публики есть не больше какъ отговорка, придуманная для обѣленія своекорыстныхъ мотивовъ; въ дѣйствительности же публика легко примирится съ небольшимъ стѣсненіемъ въ виду его благотворной цѣли. Мы убѣждены, что если бы была возможность опросить московскихъ обывателей, то огромное большинство ихъ непремѣнно высказалось бы въ пользу праздничнаго отдыха въ торговлѣ. Иначе и быть не можетъ, потому что главная доля столичнаго населенія состоитъ изъ трудового люда, который хорошо знаетъ, какъ дорогъ для него самого праздничный покой, и, конечно, не захочетъ отнимать его у своихъ собратій. Но предположимъ даже, что въ виду нашихъ нравовъ оказались бы непреодолимыя препятствія къ полному прекращенію торговли въ праздники. На этотъ случай есть простой исходъ, который и указывается авторомъ письма: торговцамъ предметами первой необходимости можно было бы разрѣшить продажу въ ранніе утренніе часы,—напримѣръ, до 8 часовъ утра. При такомъ ограниченіи могутъ, мы полагаемъ, помириться съ воскреснымъ отдыхомъ въ торговлѣ самые взыскательные потребители.

Какъ бы то ни было, но благодѣтельное постановленіе Думы отмѣнено ея же приговоромъ. Сколько потомъ ни говорилось и ни писалось по этому поводу, сколько ни хлопотали о новомъ пересмотрѣ дѣла сами приказчики, но ничто не принесло пользы. Отклонивъ прежнія правила, Дума поручила городской управѣ выработать новыя постановленія о праздничной торговлѣ; но управа, вѣроятно, полагая, что такое порученіе въ виду упомянутаго выше приговора Думы есть не болѣе какъ формальная отписка,—бездѣйствуетъ,

и это бездѣйствіе, конечно, не прервется до той поры, пока не измѣнится настроеніе самой Думы. Но неужели же собраніе гласныхъ можетъ считать себя связаннымъ прежними рѣшеніями, если бы даже несомнѣнно обнаружилась ихъ невѣрность и несправедливость. Позволяемъ себѣ усомниться въ этомъ, тѣмъ болѣе, что со времени отмѣны праздничныхъ ограниченій торговли послѣдовали новые выборы гласныхъ. Измѣнившійся составъ Думы имѣетъ полное право пересмотрѣть вопросъ, въ сущности лишь отсроченный, но не рѣшенный. Надѣемся, что въ средѣ представителей нашего города найдутся люди, которые поднимутъ голосъ за удовлетвореніе насущной нужды нѣсколькихъ десятковъ тысячъ трудящихся людей. Наступившіе праздничные дни, которые каждый, кромѣ однихъ торговцевъ, проводитъ въ отдыхѣ, даютъ естественный поводъ поразмыслить объ этомъ предметѣ.

О направленіи дѣятельности Государственнаго банка.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1893 года.

Статья первая (1893 годъ).—На-дняхъ начались въ Петербургѣ засѣданія коммиссіи по пересмотру устава Государственнаго банка. Судя по оглашенной въ печати программѣ занятій, коммиссія не ограничится мелкими поправками устава, а коснется самыхъ существенныхъ сторонъ организаціи и дѣятельности банка. Нельзя не выразить сочувствія такому направленію работъ коммиссіи, такъ какъ несомнѣнно, что въ характерѣ и постановкѣ нашего Государственнаго банка есть нѣсколько коренныхъ недостатковъ.

Государственный банкъ учрежденъ, какъ выражено въ § 1-мъ его устава, «для оживленія торговыхъ оборотовъ и упроченія денежной и кредитной системы». Чтобы исполнить первую свою задачу, нашъ банкъ, подобно всякому другому, призванъ служить посредникомъ между предложеніемъ и спросомъ капиталовъ, притягивать къ себѣ отовсюду свободныя средства и ссужать ими торгово-промышленную предпріимчивость. Посмотримъ, насколько банкъ достигаетъ этой цѣли.

Привлеченіе свободныхъ капиталовъ совершается Государственнымъ банкомъ весьма успѣшно. По балансу на 16-е декабря 1892 года въ распоряженіи банка находилось раз-

наго рода вкладовъ на 430 милл. р., именно: срочныхъ вкладовъ—42 милл. р., безсрочныхъ вкладовъ—119 милл. р., вкладовъ на текущіе счеты: отъ частныхъ лицъ и учрежденій—113 милл. р., отъ центральныхъ отдѣленій и другихъ вѣдомствъ—86 милл. р. и отъ государственнаго казначейства и министерства финансовъ—70 милл. р. Если къ исчисленной суммѣ прибавить собственный капиталъ въ 29 милл. р., то выйдетъ, что въ половинѣ прошлаго декабря Государственный банкъ располагалъ для своихъ коммерческихъ операцій по крайней мѣрѣ 459 милл. р., не считая еще значительной суммы находившихся въ его распоряженіи кредитныхъ билетовъ. Разсматривая состояніе вкладной операціи за длинный рядъ лѣтъ, мы замѣтимъ въ ней постепенное развитіе, котораго не могли надолго пріостановить даже происходившія нѣсколько разъ сокращенія выгодъ, предоставлявшихся вкладчикамъ. Общій итогъ вкладовъ срочныхъ и до востребованія, составлявшій въ декабрѣ 1892 года, какъ мы видѣли, 430 милл. р., въ декабрѣ 1887 г. равнялся 363 милл. р., въ томъ же мѣсяцѣ 1882 года—376 милл. р., въ декабрѣ 1877 г.—254 милл. р. Такимъ образомъ, въ теченіе 15-лѣтняго періода наблюдается подъемъ вкладной операціи на 69%. Какъ же велика доля, которая попадаетъ изъ этого капитала въ руки торговли и промышленности въ формѣ учета векселей и ссудъ подъ разныя обезпеченія? Балансъ Государственнаго банка на 16-е минувшаго декабря показываетъ, что общій итогъ учетно-ссудной операціи на то число равнялся 156 милл. р., т.-е. въ кредитъ торговлѣ и промышленности раздавалась лишь треть тѣхъ суммъ, которыми располагалъ банкъ. Если оставить въ сторонѣ средства, какія получаетъ Государственный банкъ отъ казны и разныхъ правительственныхъ учрежденій, и принять въ разсчетъ только вклады частныхъ лицъ, равнявшіеся на 16-е декабря 273 милл. р., то и тогда выйдетъ, что Государственный банкъ предоставляетъ въ распоряженіе торговли и промышленности только половину тѣхъ средствъ, какія онъ притягиваетъ изъ страны въ свои кассы. Такое направленіе

дѣятельности банка, при которомъ у народа берется вдвое больше капиталовъ, нежели сколько передается ему путемъ кредита, едва ли можетъ быть признано способствующимъ «оживленію торговыхъ оборотовъ».

Указанное выше отношеніе вкладной операціи къ учетно-ссудной отличало нашъ Государственный банкъ съ самаго его учрежденія; но особенно сдѣлалось оно замѣтнымъ въ послѣдніе годы. Пятнадцать лѣтъ тому назадъ, въ декабрѣ мѣсяцѣ 1877 года, общій итогъ вкладовъ всякаго рода составлялъ 254 милл. р.; изъ нихъ въ учетъ и ссуды было помѣщено 180 милл. р., т.-е. 71% пять лѣтъ спустя, въ декабрѣ 1882 г., при общей суммѣ вкладовъ въ 376 милл., было затрачено въ учетно-ссудную операцію 229 милл. р., т.-е. 61%; въ 1887 г. при цифрѣ вкладной операціи въ 373 милл. р. учетно-ссудная составляла 240 милл. р., т.-е. 64%. Между тѣмъ въ декабрѣ 1890 года отношеніе выдачъ по учету и ссудамъ къ суммѣ вкладовъ составляло уже только 52%, 1891 г.—58%, а 1892 г.—36%. Такимъ образомъ, итогъ вкладовъ за пятнадцать лѣтъ выросъ на 69%, а итогъ выдачъ по учету и ссудамъ упалъ на 13%. Несмотря на значительный приростъ населенія, на расширеніе мѣновыхъ оборотовъ, выразившихся въ огромномъ ростѣ внѣшней торговли, нашъ Государственный банкъ въ началѣ 90-хъ годовъ предоставлялъ торговлѣ и промышленности гораздо меньше капиталовъ, нежели въ началѣ 80-хъ годовъ. Эти цифры, основанныя на банковыхъ балансахъ, даютъ намъ право сдѣлать по меньшей мѣрѣ то заключеніе, что нашъ Государственный банкъ не идетъ въ уровень съ развитіемъ жизни, что въ исполненіи важнѣйшей его задачи замѣчается не только застой, но даже регрессъ.

Цѣль центральнаго банка, какимъ является нашъ Государственный, состоитъ не только въ группированіи свободныхъ капиталовъ, но и въ распредѣленіи ихъ по странѣ соотвѣтственно запросамъ народнаго хозяйства. Въ столь обширномъ государствѣ, какъ наше, существуетъ множество торгово-промышленныхъ центровъ, разбросанныхъ по всему

его пространству, и потому мы въ правѣ были бы ожидать, что Государственный банкъ одною изъ главныхъ своихъ задачъ поставитъ содѣйствіе равномѣрному разливу капиталовъ по всей странѣ. Не то мы видимъ на дѣлѣ. Въ теченіе всего своего многолѣтняго существованія банкъ постоянно стягивалъ средства изъ провинціи въ крупные центры, преимущественно въ Петербургъ. Это явленіе давно извѣстно всѣмъ, кто знакомъ со статистикой банка. Оно выражается въ фактѣ постоянной задолженности банка своимъ конторамъ и отдѣленіямъ,—задолженности, которая то увеличивается, то уменьшается, но никогда не исчезаетъ вполнѣ. Можно замѣтить даже постепенное возрастаніе такой задолженности. Въ первое десятилѣтіе (1860—1869) существованія банка средняя ежегодная задолженность его своимъ провинціальнымъ отдѣленіямъ равнялась 37 милл. руб., во второе десятилѣтіе (1870—1879 г.) задолженность возросла до 55 милл., въ третье десятилѣтіе (1880—1889)—до 63 милл. руб., а затѣмъ по балансу на 1-е января 1891 г. она равнялась 87 милл. р., а на 1-е января 1892 г. дошла до 148 милл. р. Такова громадная сумма, отвлекаемая при помощи банка Петербургомъ отъ провинціи. Какъ же образуется такая задолженность? Петербургъ беретъ отъ провинціи постоянно гораздо больше капиталовъ, нежели даетъ ей. Въ этомъ легко убѣдиться, бросивъ взглядъ на любой балансъ банка. Возьмемъ, напр., хоть балансъ на 1-е января 1892 г. и посмотримъ, сколько получено вкладовъ разнаго рода въ самомъ банкѣ и сколько въ его отдѣленіяхъ, и сравнимъ это отношеніе съ тѣмъ, въ какомъ распредѣляются между Петербургомъ и провинціей выдачи по учету и ссудамъ. При этомъ сравненіи мы исключимъ суммы, поступившія на текущій счетъ отъ разнаго рода правительственныхъ учрежденій, для которыхъ банкъ является лишь хранителемъ. Оказывается, что по счетамъ на 1-е января 1892 г. поступило вкладовъ срочныхъ, безсрочныхъ и на текущій счетъ отъ частныхъ лицъ и учрежденій: въ банкъ—60 милл. руб., а въ конторы и отдѣленія—181 милл. р.; выдано

же по учету и ссудамъ: въ банкѣ—121 милл. р., а въ конторахъ и отдѣленіяхъ—126 милл. р., т.-е. вкладовъ въ Петербургѣ получено втрое меньше, нежели въ провинціяхъ, а роздано по учету и ссудамъ въ Петербургѣ столько же, сколько на всемъ остальномъ пространствѣ имперіи. Если къ сказанному прибавить, что на 1-е января 1892 г. выдано въ Москвѣ по учетной и ссудной операціи 33 милл. р., то нельзя не придти къ выводу, что нашъ Государственный банкъ въ сущности отвлекаетъ свободныя средства отъ провинціи и переводитъ ихъ въ крупные центры, Петербургъ и Москву, въ особенности въ Петербургъ.

Въ чьи же руки передаетъ Государственный банкъ тѣ капиталы, которые помѣщаются имъ въ учетно-ссудную операцію? Точнаго отвѣта на этотъ вопросъ статистическія свѣдѣнія банка не даютъ; но нѣкоторое понятіе о характерѣ кліентовъ банка можно получить по среднему размѣру учитываемыхъ векселей. Средній размѣръ учтеннаго векселя равнялся въ 1891 году 880 р., а въ прежніе годы былъ еще выше; такъ, напр., въ 1889 г. онъ равнялся 1,193 р., въ 1887 г.—1,062 руб., въ 1885 г.—1,411 р. Но это среднія цифры; если же взять собственно Государственный банкъ, то тамъ средняя сумма учитываемыхъ векселей окажется много выше. Недавно въ «Новомъ Времени» изъ компетентнаго источника было сообщено, что средняя валюта векселей, учтенныхъ собственно Государственнымъ банкомъ въ Петербургѣ, равнялась: въ 1891 г.—1,432 р., въ 1890 г.—1,256 руб., въ 1889 г.—1,550 р., въ 1888 г.—1,556 р. Изъ того же источника мы узнаемъ, что въ Государственномъ банкѣ число непосредственныхъ кліентовъ (предъявителей векселей) достигаетъ лишь 400. Хотя по уставу банка «незначительность суммы векселя при благонадежности векселедателя не можетъ служить препятствіемъ къ учету», но практика банка привела къ тому, что мелкому человѣку, ведущему незначительные обороты, двери въ банкъ закрыты.

Итакъ, нашъ Государственный банкъ представляетъ собой колоссальный механизмъ, который стягиваетъ со всего

пространства страны громадные капиталы и передаетъ одну половину ихъ въ руки казны, а другую половину въ руки размѣщенной въ столицѣ торговой аристократіи. Такое направленіе дѣятельности громаднаго и могущественнаго кредитнаго учрежденія отнюдь не можетъ быть признано правильнымъ и желательнымъ. Настоятельно необходимо призвать Государственный банкъ къ болѣе дѣйствительному служенію странѣ, и собравшаяся въ Петербургѣ коммиссія прежде и главнѣе всего должна будетъ позаботиться объ этомъ.

Статья вторая (1893 годъ).—Разсматривая на-дняхъ дѣятельность нашего Государственнаго банка, мы указали на ограниченность и постепенное сокращеніе въ немъ учетно-ссудной операціи. Въ концѣ прошлаго года банкомъ было помѣщено въ учетъ и ссуды всего 156 милл. р., что составляло немного болѣе трети оборотныхъ средствъ, находившихся въ его распоряженіи. Если мы разложимъ показанный итогъ въ 156 милл. р. на составныя части, то увидимъ, что та операція, которая повсюду считается наиболѣе соотвѣтствующею идеѣ торговаго кредита и всего болѣе подходящею для банковъ, именно учетъ векселей, далеко не играетъ въ этомъ итогѣ преобладающей роли. Въ концѣ прошлаго года учетъ векселей и другихъ срочныхъ бумагъ, равно какъ выдачи по спеціальнымъ текущимъ счетамъ подъ обезпеченіе векселей составляли въ Государственномъ банкѣ, его конторахъ и отдѣленіяхъ 89 милл. р., т.-е. немного больше противъ суммы, выданной въ ссуды разнаго рода; но въ томъ же 1892 году были мѣсяцы, когда сумма ссудъ, главнымъ образомъ подъ процентныя бумаги, превышала цифру учета. Такъ, напримѣръ, по балансу на 1-е апрѣля ссудъ числилось на сумму 102 милл. руб., а учетъ простирался лишь до $98,_5$ милл. руб., на 1-е мая ссуды равнялись $99,_5$ милл. руб., а учетъ—$91,_2$ милл. руб., на 1-е іюня ссуды—98 милл. руб., а учетъ—$87,_8$ милл. руб. Такимъ образомъ, если мы пожелаемъ опредѣлить сумму кредита,

дѣйствительно оказываемаго Государственнымъ банкомъ промышленности и торговлѣ, то даже изъ приведеннаго крайне скромнаго итога по учетно-ссудной операціи должны вычесть половину, которая идетъ преимущественно на поддержку фондовой спекуляціи, имѣющей мало отношенія къ истиннымъ интересамъ народной промышленности.

Чѣмъ же, спрашивается, можно объяснить воздержаніе нашего Государственнаго банка отъ операціи, особенно полезной для страны и выгодной для него самого? Можно было бы подумать, что наблюдаемое въ послѣдніе годы сокращеніе вексельнаго учета есть слѣдствіе неурожайныхъ годовъ, которые естественно должны были сократить обороты промышленности и торговли. Однако, такое объясненіе, при всемъ его кажущемся правдоподобіи, опровергается справкой съ ходомъ дѣлъ въ другихъ банкахъ. Сводъ балансовъ, публикуемыхъ комитетомъ акціонерныхъ банковъ, показываетъ, что какъ-разъ въ послѣдніе годы, когда учетная операція въ Государственномъ банкѣ испытала сильное сокращеніе, въ акціонерныхъ банкахъ она, напротивъ, постоянно возрастала. Такъ, напримѣръ, въ 1888 г. средній мѣсячный учетъ въ Государственномъ банкѣ составлялъ 125 милл. р., а въ акціонерныхъ банкахъ—142 милл. р.; въ слѣдующемъ 1889 г. учетъ въ Государственномъ банкѣ понизился до 118 милл. руб., а въ акціонерныхъ банкахъ возросъ до 144 милл. руб.; въ 1890 г. послѣдовало новое уменьшеніе суммы учета въ Государственномъ банкѣ до 107 милл. руб. и новое приращеніе учетной операціи въ акціонерныхъ банкахъ до 155 милл. р.; въ 1891 году мы видимъ снова сокращеніе учета въ Государственномъ банкѣ до 88 милл. р. и одновременно громадное расширеніе учета въ акціонерныхъ банкахъ, простиравшееся до 177 милл. руб. Такъ какъ общій итогъ учета во всѣхъ русскихъ коммерческихъ банкахъ оставался во всѣ четыре года почти одинъ и тотъ же, именно колебался между 268 милл. р. и 262 милл. р., то мы въ правѣ заключить, что въ томъ самомъ размѣрѣ, въ какомъ ограничивалъ свою дѣятельность Госу-

дарственный банкъ, расширяли ее акціонерныя кредитныя учрежденія и что, слѣдовательно, перемѣна въ ходѣ дѣлъ банка послѣдовала отнюдь не отъ сокращенія спроса на учетъ.

Чтобы объяснить себѣ дѣйствія банка, достаточно взглянуть, куда помѣщены его оборотныя средства, кромѣ выдачъ по учету и ссудамъ. Въ срединѣ декабря банкъ имѣлъ громадную кассу въ 217 милл. руб., въ составѣ которой было на 104 милл. руб. золота и серебра. Кромѣ того 100,6 милл. руб. тоже въ металлѣ находилось за границей. Такимъ образомъ, почти половина оборотныхъ средствъ банка была употреблена на пріобрѣтеніе металлическихъ цѣнностей. Нѣсколькими мѣсяцами раньше въ металлѣ находилась даже еще большая доля средствъ банка. Такъ, напримѣръ, по балансу на 1-е сентября въ кассѣ банка и у заграничныхъ банкировъ находилось въ золотѣ и серебрѣ 287 милл. р., на 1-е августа—310 милл. р. Это громадное накопленіе металла въ распоряженіи банка произошло лишь въ послѣдніе два года, въ особенности въ 1892 году, до того же времени никогда въ такомъ размѣрѣ не имѣло мѣста. Наибольшая сумма металлическихъ цѣнностей имѣлась у банка въ періодъ съ марта по сентябрь 1892 года; раньше же того ихъ всегда было меньше. Такъ, по балансу на 1-е января 1892 года остатокъ металлическихъ цѣнностей равнялся 160 милл. р., на 1-е января 1891 года—207 милл. р., на 1-е января 1890 г.—99 милл. р., на 1-е января 1889 г.—64 милл. р. и т. д. Пріобрѣтеніе огромныхъ массъ золота, совершившееся въ послѣдніе годы, обыкновенно объясняется желаніемъ финансоваго вѣдомства подготовить возстановленіе размѣна нашихъ бумажныхъ денегъ; но какова бы ни была его цѣль, нельзя отрицать того, что этою мѣрой средствамъ банка дано было одностороннее направленіе въ ущербъ торгово-промышленному кредиту. Конечно, упроченіе денежной единицы, если бы суждено было ему совершиться, загладило бы современемъ тѣ затрудненія, какія пришлось испытать народному хозяйству вслѣдствіе сжатія кредита; но затрудненія

эти остаются и до сихъ поръ, а о возстановленіи размѣна пока-что нѣтъ еще никакихъ слуховъ.

Кромѣ отвлеченія огромной части средствъ банка въ покупку металлическихъ цѣнностей, въ самыхъ распоряженіяхъ банка были, по всей вѣроятности, какія-либо причины, дѣйствовавшія угнетающимъ образомъ на его учетную операцію. Оказывается, что еще задолго до 1890 г., съ котораго начались усиленныя закупки металла, стало происходить сокращеніе вексельнаго учета въ отдѣленіяхъ банка. Такъ, напримѣръ, въ одесскихъ газетахъ давно отмѣчается фактъ громаднаго сжатія учета въ тамошней конторѣ Государственнаго банка: въ срединѣ 70-хъ годовъ учетъ въ одесской конторѣ превышалъ 20 милл. р., а въ 1890 году спустился до 6 милл. р., въ 1891 году—до 5 милл. р. То же произошло въ таганрогскомъ отдѣленіи, гдѣ учетъ съ 10 милл. руб., какъ было въ концѣ 70-хъ годовъ, упалъ въ 1890 году до 2 милл. р., въ 1891 году—до $1,_5$ милл. р. Можно было бы привести немало и другихъ примѣровъ, но и отмѣченныхъ достаточно для того, чтобы судить о происшедшемъ сокращеніи учета. Въ объясненіе этого факта въ печати указывалось на одно обстоятельство, повидимому, некрупное, но оказавшееся очень дѣйствительнымъ. Дѣло въ томъ, что съ начала 80-хъ годовъ мѣстныя отдѣленія банка были лишены права открывать кредитъ мѣстнымъ кліентамъ безъ предварительнаго утвержденія правленія банка. Не это ли ограниченіе компетенціи мѣстныхъ учетныхъ комитетовъ и послужило причиной сжатія вексельной операціи?

Какъ бы то ни было, дѣятельность нашего Государственнаго банка по части торгово-промышленнаго кредита представляется крайне недостаточною. Особенно ярко выступаетъ это, когда мы сравнимъ нашъ Государственный банкъ съ центральными банками Западной Европы. Изъ отчетовъ нашего банка видно, что въ 1890 году имъ было учтено 289,000 векселей на сумму 237 милл. р., а въ 1891 г.—276,000 векселей на сумму 222 милл. р. Между тѣмъ Французскій банкъ въ 1891 г. учелъ 13,200,000 векселей на

сумму 10,018 милл. фр. Изъ числа учтенныхъ векселей около 2 милл. приходилось на самые мелкіе, съ валютой менѣе 100 франковъ; въ числѣ учтенныхъ векселей имѣлось даже до 20,000 размѣромъ менѣе 10 франковъ, т.-е. 4—5 р. Въ германскомъ Имперскомъ банкѣ въ 1891 году было учтено 3,350,688 векселей на сумму 5,531 милл. марокъ. Такимъ образомъ, Французскій банкъ учитываетъ векселей въ теченіе года на сумму въ пятьдесятъ разъ, а Германскій—въ двадцать разъ большую противъ нашего Государственнаго. Тогда какъ средняя валюта учтеннаго векселя равнялась у насъ въ 1891 году 880 р., во Французскомъ банкѣ въ томъ же году она не превышала 750 фр. (300 р.), а въ Германскомъ—1,300 марокъ (750 р.). И это понятно: названные банки не обѣгаютъ самыхъ мелкихъ векселей, притягивая такимъ образомъ въ сферу своей кліентуры не только богатый коммерческій классъ, но и мелкихъ ремесленниковъ и торговцевъ и распространяя такимъ образомъ благотворное дѣйствіе кредита на всѣ части страны и во всѣ слои населенія. Примѣръ заграничныхъ банковъ показываетъ, что и у насъ при предстоящей реформѣ банка слѣдовало бы подумать прежде всего о децентрализаціи и демократизаціи кредита. По самому характеру нашей страны русскому Государственному банку всего меньше приличествуетъ являться кредитнымъ органомъ крупнаго столичнаго купечества, какъ это, къ сожалѣнію, было и есть до сихъ поръ.

Статья третья (1893 годъ).—Невыгодное отличіе нашего Государственнаго банка отъ другихъ подобныхъ ему учрежденій Западной Европы состоитъ въ томъ, что онъ сосредоточиваетъ свой торгово-промышленный кредитъ преимущественно въ столицахъ и притомъ въ средѣ крупныхъ предпринимателей. Между тѣмъ для этого круга лицъ существуетъ цѣлый рядъ частныхъ акціонерныхъ банковъ, которые искусно ведутъ свои дѣла, притягиваютъ массу вкладовъ и ссужаютъ капиталами на очень выгодныхъ условіяхъ.

Такимъ образомъ, весь коммерческій кредитъ приноровленъ въ нашей странѣ почти исключительно къ нуждамъ самой крупной промышленности и торговли. Человѣку, ведущему даже сравнительно большое промышленное или торговое дѣло, но не принадлежащему къ избранному кружку свѣтилъ коммерческаго міра, нѣтъ доступа къ банковому кредиту даже въ столицахъ; онъ вынужденъ обращаться къ частнымъ дисконтерамъ, которые, сами принадлежа къ промышленной аристократіи и пользуясь банковымъ кредитомъ, раздаютъ затѣмъ средства, получаемыя изъ банковъ, болѣе мелкимъ кліентамъ съ надбавкой немалой приплаты за свои услуги. Извѣстно, что у насъ въ Москвѣ, въ центрѣ банковыхъ оборотовъ, дисконтерскій промыселъ процвѣтаетъ и развивается благодаря рутинному веденію дѣла кредитными учрежденіями, которыя по традиціи не желаютъ спуститься въ болѣе мелкія сферы коммерческаго міра. Если такъ обстоитъ дѣло въ столицѣ и притомъ съ людьми, ведущими довольно крупныя дѣла, то что же сказать о мелкомъ промышленномъ людѣ, о мелкихъ торговцахъ и ремесленникахъ, въ особенности въ провинціи. Каждый, кто знаетъ условія нашего провинціальнаго быта, скажетъ, что въ большинствѣ случаевъ здѣсь господствуетъ ростовщическій кредитъ: въ то время, когда банковыя кассы въ столицахъ ломятся отъ праздно лежащихъ капиталовъ, торговцу или промышленнику въ провинціи приходится иногда платить по нѣсколько процентовъ въ мѣсяцъ.

Едва ли можно признать нормальнымъ такое положеніе кредитнаго дѣла, когда всѣ банки страны гоняются за однимъ и тѣмъ же кругомъ кліентовъ, оставляя въ сторонѣ другихъ нуждающихся въ ихъ помощи. Въ частности, Государственному банку врядъ ли цѣлесообразно конкуррировать съ акціонерными кредитными учрежденіями въ снабженіи капиталами крупной промышленности въ большихъ центрахъ. Конечно, центральному банку нельзя стать вовсе въ сторонѣ отъ крупной индустріи, такъ какъ послѣдняя при настоящемъ хозяйственномъ строѣ даетъ тонъ всей промышленной дѣя-

тельности страны; но такому банку удобнѣе, казалось бы, сосредоточить въ своихъ рукахъ общее направленіе и надзоръ, нежели активную дѣятельность по части крупнаго кредита. Государственный банкъ, имѣя громадныя средства въ своихъ рукахъ, можетъ регулировать учетный процентъ, руководствуясь общими условіями денежнаго рынка, и черезъ то въ извѣстной степени управлять самымъ темпомъ промышленной жизни; онъ можетъ сдерживать спекулятивное настроеніе чрезъ повышеніе дисконта и, напротивъ, возбуждать и оживлять рынокъ при помощи низкаго процента. Такъ какъ частные банки обыкновенно слѣдуютъ указаніямъ Государственнаго, то толчокъ, исходящій отъ него, невольно сообщается всему денежному рынку страны. Другой способъ воздѣйствія Государственнаго банка на условія кредита въ крупной промышленности заключается въ переучетѣ векселей и другихъ обязательствъ отъ частныхъ банковъ. Предоставляя болѣе или менѣе широкій переучетъ. Государственный банкъ можетъ въ извѣстной степени регулировать дѣятельность частныхъ банковъ.

Если бы Государственному банку удалось ограничить свою дѣятельность въ области крупнаго кредита общимъ направленіемъ и контролемъ, то у него явились бы средства придти на помощь болѣе глухимъ мѣстностямъ страны и забытымъ нынѣ отраслямъ народной промышленности. Въ рукахъ банка существуетъ множество способовъ сдѣлать свою работу полезною для всей страны и для всѣхъ слоевъ населенія.

Прежде всего Государственному банку слѣдовало бы увеличить количество своихъ отдѣленій. У банка существуетъ въ настоящее время 9 конторъ и 81 отдѣленіе. Это количество слишкомъ мало по сравненію съ тѣмъ числомъ отдѣленій, какое имѣютъ заграничные центральные банки одного характера съ нашимъ Государственнымъ. Германскій банкъ имѣетъ 232 отдѣленія, Австро-венгерскій—187. Чтобы избѣжать излишнихъ расходовъ, банкъ могъ бы устраивать отдѣленія въ сравнительно глухихъ мѣстностяхъ возможно

простымъ образомъ, освобождая ихъ отъ многихъ требованій по части счетоводства и отчетности, какія считаются необходимыми въ учрежденіяхъ съ крупными оборотами.

Расширенію операцій Государственнаго банка на новые слои промышленнаго класса могла бы способствовать нѣкоторая перемѣна въ организаціи отдѣленій и въ порядкахъ, установленныхъ нынѣ для отдѣленій. Опредѣленіе кредитоспособности банковыхъ кліентовъ, по дѣйствующимъ правиламъ, зависитъ отъ учетныхъ комитетовъ; въ составѣ же этихъ комитетовъ по большей части находятся только представители крупной промышленности и торговли, которые мало знакомы съ болѣе мелкими слоями промышленниковъ, да если и знакомы, то обыкновенно смотрятъ на нихъ нѣсколько свысока. Привлеченіе въ среду учетныхъ комитетовъ представителей менѣе крупныхъ промышленныхъ оборотовъ могло бы дать новую жизнь провинціальнымъ отдѣленіямъ. Но для этого слѣдовало бы отмѣнить то ограниченіе полномочій мѣстныхъ отдѣленій, о которомъ мы уже имѣли случай говорить и которое состоитъ въ лишеніи ихъ права открывать кредитъ безъ утвержденія правленія банка. Если это стѣснительное постановленіе останется въ силѣ, то какія бы перемѣны въ организаціи отдѣленій ни были предприняты, онѣ останутся мертвою буквой.

Новымъ способомъ къ распространенію вліянія Государственнаго банка могла бы послужить поддержка уже существующихъ мелкихъ кредитныхъ учрежденій и поощреніе къ устройству ихъ тамъ, гдѣ ихъ нѣтъ въ настоящее время. Въ числѣ такихъ учрежденій прежде всего слѣдуетъ упомянуть городскіе общественные банки. Было время, когда наше финансовое вѣдомство очень благосклонно относилось къ этимъ учрежденіямъ и всячески поддерживало ихъ развитіе. Но неудачная дѣятельность нѣкоторыхъ городскихъ банковъ, приведшая ихъ къ ликвидаціи, охладила къ нимъ публику и лишила ихъ сочувствія финансоваго вѣдомства. Въ послѣднее время почти не слышно объ основаніи новыхъ городскихъ банковъ, а то-и-дѣло доносятся слухи о закрытіи

прежнихъ. Эта реакція представляется намъ столь же мало основательною, какъ и прежнее увлеченіе. Городскіе банки погибали, когда они, какъ, напримѣръ, скопинскій, выходили изъ ограниченной сферы чисто мѣстныхъ операцій; напротивъ, въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ они ограничивались скромною работой въ узкихъ предѣлахъ города и уѣзда, они благополучно держались и продолжаютъ держаться доселѣ. Если бы Государственный банкъ вступилъ въ болѣе близкія сношенія съ городскими банками при помощи облегченнаго переучета, то во многихъ случаяхъ онъ могъ бы облегчить условія мѣстнаго кредита и не прибѣгая къ основанію собственныхъ отдѣленій. Такъ какъ мѣстные городскіе банки большею частью страдаютъ недостаткомъ оборотныхъ средствъ, то обѣщаніемъ поддержки Государственный банкъ заставилъ бы ихъ вполнѣ подчиниться своему руководству. Выработка извѣстныхъ правилъ для городскихъ банковъ и установленіе правительственнаго контроля надъ ними могли бы придать операціямъ городскихъ банковъ полную благонадежность и вернуть къ нимъ довѣріе публики.—Подобнымъ же образомъ Государственный банкъ могъ бы дѣйствовать въ отношеніи ссудо-сберегательныхъ товариществъ и сельскихъ банковъ. По существующимъ правиламъ Государственный банкъ имѣетъ право и въ настоящее время оказывать кредитъ учрежденіямъ этого рода, но фактически его помощь ничтожна въ силу тѣхъ формальностей, которыми она окружена. Если бы управленіе Государственнаго банка придумало болѣе облегченные способы сношеній съ сельскими банками и товариществами и стало смотрѣть на нихъ съ большею симпатіей и снисходительностью, то оно могло бы при помощи этихъ учрежденій создать нѣсколько сотенъ новыхъ органовъ для проведенія своего вліянія на мѣстную промышленную жизнь. Мы увѣрены, что благосклонное отношеніе Государственнаго банка дало бы могучій толчокъ къ открытію мелкихъ кредитныхъ учрежденій въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ ихъ нынѣ не существуетъ. Но,—что еще важнѣе,—покровительство со стороны Государственнаго банка послужило бы

для руководителей провинціальныхъ кредитныхъ учрежденій самымъ дѣйствительнымъ мотивомъ вести дѣла съ большею солидностью и осмотрительностью, такъ какъ надъ ними постоянно висѣлъ бы дамокловъ мечъ лишенія поддержки банка.

Теперь въ большой модѣ мысль объ оживленіи дѣятельности банка чрезъ открытіе, на-манеръ Шотландіи, множества мѣстныхъ агентуръ, причемъ раздавателями кредита отъ имени и за счетъ Государственнаго банка предполагаются мѣстные землевладѣльцы, домовладѣльцы, податные инспектора и земскіе начальники. Намъ кажется, что такой способъ дѣйствій гораздо менѣе гарантируетъ благонадежность кредитныхъ операцій банка, нежели порученіе ихъ самостоятельнымъ мѣстнымъ учрежденіямъ, о которыхъ шла рѣчь выше. Управленіе городского банка или ссудо-сберегательнаго товарищества, спеціально избираемое для веденія банковыхъ операцій, представляетъ больше шансовъ знанія дѣла и мѣстной среды, нежели чиновники, назначаемые совершенно для другихъ цѣлей и въ виду совершенно иныхъ личныхъ качествъ. Притомъ контроль надъ самостоятельными мелкими кредитными учрежденіями для Государственнаго банка гораздо проще и дѣйствительнѣе, нежели надъ собственными агентами, уже по той причинѣ, что кромѣ банка такой контроль ведется самими хозяевами кредитныхъ учрежденій. Если заправители ссудо-сберегательнаго товарищества, сельскаго или городского банка допустятъ какую-либо неправильность или злоупотребленіе при выдачѣ ссудъ, то подобныя дѣйствія могутъ быть замѣчены и опротестованы прежде всего членами товарищества, городскими гласными и сельскимъ сходомъ, а сверхъ того еще ревизорами Государственнаго банка, тогда какъ при учрежденіи собственныхъ агентуръ Государственный банкъ можетъ открыть неправильности единственно чрезъ своихъ ревизоровъ. Ссылка на шотландскіе банки въ настоящемъ случаѣ мало идетъ къ дѣлу; въ Шотландіи мелкія агентуры, разбросанныя по отдѣльнымъ селеніямъ, содержатся небольшими мѣстными банками, кото-

рые, уже въ силу ограниченности района своихъ дѣйствій, стоятъ очень близко къ собственнымъ агентамъ, тогда какъ у насъ предлагается завести подобныя агентуры центральному учрежденію, распространяющему свои дѣйствія на огромную территорію, равную по протяженію цѣлой Западной Европѣ. Но если чиновники финансоваго вѣдомства и внутренняго управленія мало пригодны служить активными агентами банка, то они въ большинствѣ случаевъ вполнѣ соотвѣтствовали бы требованіямъ мѣстнаго контроля надъ учрежденіями, пользующимися поддержкой банка. Почему, напримѣръ, мѣстный податной инспекторъ не могъ бы являться по уполномочію отъ Государственнаго банка ревизоромъ городского банка или ссудо-сберегательныхъ товариществъ?

Переселенческое дѣло.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1881—1892 гг.

Переселенія въ русскомъ народномъ хозяйствѣ (1881 годъ).—«Совѣщаніе свѣдущихъ людей», засѣдающее въ Петербургѣ, перешло теперь къ вопросу о переселеніяхъ. Несомнѣнно, что изъ всѣхъ предметовъ, переданныхъ правительствомъ на разсмотрѣніе экспертовъ, нынѣ занимающій ихъ вниманіе является самымъ серьезнымъ и важнымъ какъ по выдающейся его роли въ общей экономической политикѣ нашей страны, такъ и по многосложности и разнообразію затрогиваемыхъ имъ интересовъ.

Правильное устройство переселеній для многихъ густонаселенныхъ и малоземельныхъ мѣстностей Россіи служитъ единственнымъ средствомъ спасенія отъ наступившаго хозяйственнаго кризиса. Но независимо отъ этой точки зрѣнія, которая въ настоящую минуту естественно является преобладающею, дѣло переселеній имѣетъ еще другое, болѣе широкое значеніе. Это въ сущности вопросъ объ увеличеніи производительности народнаго труда въ цѣлой странѣ, во всѣхъ отрасляхъ занятій. Въ результатѣ его рѣшенія можетъ произойти не только бо́льшій просторъ въ мѣстахъ, нынѣ переполненныхъ людьми, но также распространеніе культуры на невоздѣланныхъ доселѣ пространствахъ и от-

крытіе чрезъ то новыхъ областей сбыта для разнообразныхъ отраслей обрабатывающей промышленности. Огромной части Россіи невозможно кормиться однимъ земледѣліемъ; свойства климата и качества почвы вынуждаютъ ея жителей искать подспорья въ кустарныхъ и фабричныхъ промыслахъ. Степень распространенія этихъ подсобныхъ занятій, ихъ прочность и доходность находятся въ прямой зависимости отъ размѣровъ сбыта изготовляемыхъ продуктовъ. За отсутствіемъ всякихъ внѣшнихъ рынковъ сбытъ нашихъ мануфактурныхъ издѣлій прямо обусловливается потребленіемъ земледѣльческаго класса, т.-е. численностью и благосостояніемъ сельскихъ жителей. Успѣшное переселеніе, въ одно и то же время улучшая бытъ оставшихся на родинѣ и создавая классъ зажиточныхъ крестьянъ на окраинахъ государства, вдвойнѣ будетъ содѣйствовать расширенію спроса на мануфактурныя издѣлія и, слѣдовательно, отразится на благосостояніи такихъ мѣстностей, интересы которыхъ, повидимому, вовсе не затрогиваются нынѣ обсуждаемымъ вопросомъ. Удачныя мѣры по этой части окажутъ нашей промышленности гораздо болѣе дѣйствительную помощь, нежели какія бы то ни было реформы въ таможенныхъ тарифахъ. Промышленныя государства Западной Европы въ теченіе нѣсколькихъ вѣковъ не щадятъ ни силъ, ни средствъ, не останавливаются даже передъ разорительными войнами для того, чтобы пріобрѣсти новыя колоніи и чрезъ то доставить накопляющемуся избытку силъ свободное поприще для производительнаго труда, расширить рынокъ для своихъ товаровъ. Въ нашей странѣ, при изобиліи незаселенныхъ пространствъ, для достиженія той же цѣли не требуется ни хитрой дипломатіи, ни далекихъ военныхъ походовъ, ни эмиграціи труда и капиталовъ; нужны только искреннее желаніе и твердая рѣшимость помочь стремленію, которое давно уже само собой сложилось среди народа.

Проектъ мѣръ по переселеніямъ, переданныхъ на обсужденіе экспертовъ, до сихъ поръ не оглашенъ; но изъ самаго существа дѣла, равно какъ изъ отрывочныхъ извѣстій, по-

павшихъ въ газеты, можно заключить, что эти мѣры будутъ состоять, во-первыхъ, въ отмѣнѣ нѣкоторыхъ стѣснительныхъ правилъ по части выселенія и, во-вторыхъ, въ помощи переселенцамъ.

Отмѣна разнообразныхъ стѣсненій, которыми законъ обставилъ перемѣну осѣдлости, должна составлять одну изъ ближайшихъ задачъ предположенной реформы. Извѣстно, что, по существующимъ правиламъ, крестьянинъ, желающій выйти изъ общества, при первыхъ же шагахъ встрѣчаетъ массу затрудненій; онъ обязанъ очистить всѣ числящіяся на немъ казенныя и частныя взысканія, получить увольнительное свидѣтельство отъ своего общества и, сверхъ того, представить пріемный приговоръ отъ того общества, въ которое онъ желаетъ перейти. Не говоря о трудностяхъ, съ которыми сопряжено увольненіе изъ общества въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ доходъ отъ надѣла не обезпечиваетъ казенныхъ платежей, обязательность пріемнаго приговора въ большинствѣ случаевъ дѣлаетъ выселеніе почти невозможнымъ. Чтобы получить приговоръ, нужно выбрать мѣсто поселенія, а этого сдѣлать нельзя, не оставивши общества. Такимъ образомъ, формальность, не имѣющая никакой иной цѣли, кромѣ чисто полицейской, становится непреодолимымъ препятствіемъ при первомъ приступѣ къ выселенію. Правда, за устраненіемъ этого препятствія остается еще другое, состоящее въ правѣ сельскаго общества отказать своему члену въ увольнительномъ свидѣтельствѣ, — право, неизбѣжное при существованіи круговой поруки и несоотвѣтствія повинностей земледѣльца съ доходами его надѣла. Но въ губерніяхъ, особенно нуждающихся въ выселеніи, полномочіе сельскихъ обществъ задерживать своихъ членовъ почти не примѣняется, такъ какъ вслѣдствіе поднятія стоимости земель выше выкупной оцѣнки общества имѣютъ прямой интересъ захватить въ свои руки надѣлъ уходящаго члена. Что же касается до мѣстностей, гдѣ земля не окупаетъ повинностей, то здѣсь неизбѣжно должны рано или поздно выработаться правила, которыя примиряли бы интересы отдѣльнаго лица съ выго-

дами цѣлой общины. Насильственное прикрѣпленіе къ общинѣ лица, не желающаго оставаться въ ея предѣлахъ, подрываетъ энергію, ведетъ къ обѣднѣнію и, слѣдовательно, въ концѣ-концовъ вредитъ самой общинѣ.

Какія бы трудности ни пришлось преодолѣвать, наша страна силой необходимости вынуждается сдѣлать нѣкоторые шаги въ смыслѣ свободы переселенія. Размѣщеніе жителей Россіи по ея территоріи опредѣлилось въ слишкомъ отдаленномъ прошломъ, соотвѣтственно тогдашнимъ бытовымъ условіямъ. Старшинство заселенія и требованія безопасности повели къ тому, что наиболѣе плотныя массы народа осѣли въ такихъ частяхъ страны, гдѣ климатъ и почва скудно вознаграждаютъ земледѣльческій трудъ. Крѣпостное право, прикрѣпивъ крестьянъ къ мѣсту ихъ случайной осѣдлости, на цѣлые два съ половиной вѣка задержало жителей въ границахъ ихъ первоначальныхъ поселеній. Оно помѣшало русскому народу своевременно размѣститься на территоріи въ бо́льшемъ соотвѣтствіи съ природными ея свойствами. Русская область расширялась благодаря политикѣ ея государей; народъ рвался на просторъ, на новыя благодатныя земли; но крѣпостное иго сковывало его по рукамъ и по ногамъ и насильственно вынуждало оставаться на прежнемъ мѣстѣ. Этотъ великій историческій грѣхъ, давно уже лежащій тяжкимъ бременемъ на судьбахъ Россіи, не такъ сильно чувствовался до тѣхъ поръ, пока народное хозяйство сохраняло тотъ же патріархальный типъ, какой сложился въ эпоху введенія крѣпостного права. Крестьяне центральной Россіи перебивались кое-какъ вокругъ крупныхъ городовъ, наверстывая скудный земледѣльческій заработокъ промыслами и вознаграждая себя за безплодіе почвы близостью къ рынкамъ. Возникновеніе фабричной промышленности, поощряемое изобиліемъ древеснаго топлива, дало на-время новый исходъ народнымъ силамъ, а развивавшаяся торговля подняла извозный промыселъ. Но въ послѣднія двадцать лѣтъ весь строй прежняго хозяйства измѣнился въ самомъ корнѣ. Постройка желѣзныхъ дорогъ разрушила прежнее привиле-

гированное положеніе земледѣлія средней Россіи. Соперничество далекихъ черноземныхъ губерній убило хозяйство подмосковнаго помѣщика и разстроило разсчеты крестьянина. Если и прежде мудрено было кормиться безъ подсобныхъ промысловъ, то теперь это стало положительною невозможностью. Между тѣмъ кустарные промыслы, нѣкогда снабжавшіе цѣлую Россію своими нехитрыми произведеніями, постепенно разстраиваются и падаютъ подъ давленіемъ соперничества фабрикъ и при полномъ отсутствіи какой бы то ни было поддержки со стороны государства. Что же касается до фабрикъ, то онѣ давно увеличиваютъ свою производительность не столько чрезъ привлеченіе новыхъ рабочихъ рукъ, сколько чрезъ усовершенствованіе машинъ. Наконецъ, желѣзныя дороги убили извозный промыселъ, который нѣкогда прокармливалъ столько людей. Такимъ путемъ въ средней полосѣ Россіи жизнь становится съ каждымъ годомъ все тѣснѣе и тѣснѣе. Всѣ отрасли занятій переполнены предложеніемъ рабочихъ рукъ. Чѣмъ инымъ, какъ не этимъ чрезмѣрнымъ предложеніемъ, объясняется тотъ несомнѣнный фактъ, что несмотря на вздорожаніе всѣхъ предметовъ послѣ войны и оживленный ходъ промышленности заработная плата на подмосковныхъ фабрикахъ встала на тотъ же уровень, какъ и до войны.

Тотъ же переломъ прежняго хозяйственнаго строя, который въ средней Россіи создалъ не находящій себѣ приложенія избытокъ рабочихъ силъ, на южныхъ окраинахъ сдѣлалъ ощутительнымъ недостатокъ въ силахъ. Вслѣдствіе расширенія обмѣна и постройки улучшенныхъ путей въ южной полосѣ явился усиленный спросъ на земледѣльческіе продукты, повлекшій за собой громадное увеличеніе распаханной площади. Между тѣмъ для правильнаго земледѣльческаго труда нѣтъ на мѣстѣ рукъ. Бо́льшая часть работъ ведется пришлыми людьми, которые ежегодно на нѣсколько мѣсяцевъ прибываютъ на югъ изъ отдаленныхъ губерній. Такъ какъ приливъ рабочихъ подверженъ случайностямъ и притомъ происходитъ лишь ко времени уборки, то южное

земледѣліе поневолѣ ведется небрежно, хищническимъ образомъ. Истощеніе почвы и появленіе вредныхъ насѣкомыхъ служитъ естественнымъ послѣдствіемъ такой ненормальной организаціи сельскохозяйственнаго труда. Еще большій недостатокъ рукъ ощущается въ другихъ отрасляхъ южной промышленности, которыя требуютъ постоянныхъ рабочихъ. Неисчерпаемыя минеральныя богатства, открытыя на югѣ, остаются почти безъ разработки, потому что единственнымъ контингентомъ рабочихъ для этихъ промысловъ является неприглядный слой бѣглыхъ, безпаспортныхъ, бездомныхъ изгоевъ средней Россіи. Въ портовыхъ городахъ, въ казацкихъ станицахъ классъ ремесленниковъ и чернорабочихъ слагается исключительно изъ случайныхъ отбросовъ далекихъ губерній. При такомъ составѣ рабочаго класса немыслима, конечно, правильная гражданская и промышленная жизнь, и потому неудивительно, что на всемъ южномъ хозяйствѣ лежитъ отпечатокъ или застоя, или же спекуляціи и хищничества.

Неправильное размѣщеніе жителей на территоріи, не соотвѣтствующее современнымъ жизненнымъ потребностямъ, есть органическій порокъ нашего народнаго хозяйства, который на каждомъ шагу тормазитъ его успѣшный ходъ. Частныя мѣры, мѣстныя улучшенія могутъ ослаблять навремя дѣйствіе этого фактора, но не въ силахъ вовсе устранить его вліяніе. Лишь одно средство способно современемъ освободить страну отъ давленія этой причины: это—облегчительныя мѣры по части свободы переселенія. Русскій народъ еще не утратилъ подвижности и умѣнья приспособляться къ новымъ условіямъ среды. Стоитъ дать ему больше простора, освободить отъ путъ, наложенныхъ многовѣковой опекой,—и онъ въ два—три поколѣнія сумѣетъ размѣститься по странѣ такимъ образомъ, что наличныя трудовыя силы будутъ извлекать наибольшую выгоду изъ природныхъ богатствъ Россіи. Совѣщаніе свѣдущихъ людей окажетъ великую услугу народу, если, понявъ всю широту предстоящей ему задачи, оно поможетъ своимъ предстательствомъ предъ

властью возстановленію древняго права русскаго человѣка свободно выбирать мѣсто своей осѣдлости.

Въ защиту свободы переселеній (1883 годъ).— Любопытный исходъ принимаетъ, повидимому, въ послѣднее время дѣло о переселеніяхъ. Извѣстно, что въ прошломъ году при участіи свѣдущихъ людей былъ выработанъ цѣлый рядъ мѣръ для организаціи переселеній. Судя по газетнымъ извѣстіямъ, осуществленіе такой организаціи есть дѣло самаго близкаго будущаго. Но, успѣшно доведя до конца свою важную и трудную задачу, коммиссія по переселенческому вопросу въ то же время сдѣлала шагъ, который способенъ сразу парализовать всѣ добрыя ея начинанія. Есть слухъ, что коммиссія вошла въ министерство внутреннихъ дѣлъ съ представленіемъ о необходимости воспретить на будущее время свободныя переселенія крестьянъ на окраины Россіи.

Вопросъ о переселеніяхъ былъ поставленъ на очередь съ цѣлью дѣйствительно помочь народнымъ нуждамъ. Выдвинутый уже давно самою жизнью, многосторонне обсужденный въ печати и земствахъ, онъ является въ первыхъ правительственныхъ проектахъ въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ ставило его общественное мнѣніе. Прочтите первыя записки по переселенческому вопросу: тамъ идетъ рѣчь единственно объ облегченіяхъ для переселяющихся; о затрудненіяхъ нѣтъ ни одного слова. Но вотъ началась длинная процедура бюрократическаго обсужденія первоначальнаго проекта. Уже на первыхъ порахъ участвующіе въ обсужденіи постарались перенести центръ тяжести вопроса вмѣсто «облегченія» къ «урегулированію переселеній». Но дѣло не остановилось на этомъ, и «урегулированіе» свелось къ воспрещенію свободныхъ переселеній. Такимъ образомъ, реформа, затѣянная, казалось, въ истинномъ интересѣ народа, можетъ свестись на нѣтъ.

Но есть ли достаточное основаніе запрещать свободное

переселеніе и лишать такимъ образомъ людей, за которыми только-что признана свобода одного изъ важнѣйшихъ правъ человѣческой личности. Государство можетъ въ цѣляхъ безопасности и порядка обставить перемѣну мѣста извѣстными правилами и формами; но безусловное отнятіе свободы выбирать мѣсто жительства и занятій было бы неправомѣрнымъ вмѣшательствомъ государства въ неподлежащую ему область. Такое ограниченіе правъ личности мудрено было бы оправдать даже въ томъ случаѣ, если бы оно вызывалось настоятельными нуждами цѣлаго общежитія; между тѣмъ въ настоящемъ случаѣ стѣсненіе личности не мотивируется ничѣмъ инымъ, кромѣ мнимыхъ выгодъ самой этой личности: свободное переселеніе часто бываетъ будто бы разорительно для крестьянъ вслѣдствіе неудачнаго выбора мѣстъ для поселенія и непригодности занимаемыхъ земель для хлѣбопашества.

Что крестьяне при настоящемъ порядкѣ дѣлъ нерѣдко получаютъ въ результатѣ переселенія вмѣсто поправки только разстройство хозяйства,—это есть, конечно, вполнѣ вѣрный фактъ. Признаніе этого факта послужило однимъ изъ главныхъ мотивовъ къ возбужденію переселенческаго вопроса и логически приводитъ къ заключенію о необходимости оказать пособіе переселенцамъ при отысканіи мѣстъ поселенія и удобныхъ земель; но выводить отсюда запрещеніе вольнаго перехода на окраины есть то же самое, что во избѣжаніе пожаровъ отмѣнить употребленіе огня.

Всего болѣе заслуживаетъ удивленія то обстоятельство, что отмѣна вольныхъ переселеній предположена рядомъ и въ связи съ проектированною правильною организаціей переселенческаго дѣла. Какими бы свойствами ни отличалась предположенная организація переселеній, во всякомъ случаѣ стѣснительныя мѣры являются при ней нераціональными. Если придуманная организація будетъ цѣлесообразна и успѣшна, то переселенцы, конечно, съ величайшею радостью воспользуются ею и тогда стѣсненіе вольнаго перехода окажется излишнимъ. Если же проектированныя мѣры вый-

дутъ на практикѣ несостоятельными, то нельзя же въ наказаніе за чужое неумѣнье отнимать у людей свободу.

Въ чемъ будетъ состоять ожидаемая организація переселеній, мы пока не знаемъ, но заранѣе сомнѣваемся въ ея способности замѣнить собой и сдѣлать ненужными вольныя переселенія. Какою бы предусмотрительностью и мудростью ни отличалось учрежденіе, вырабатывавшее правила этой организаціи, оно не въ силахъ, конечно, охватить всего разнообразія мотивовъ, съ одной стороны, влекущихъ человѣка къ выселенію, а съ другой—опредѣляющихъ выборъ мѣста для новаго жительства. Правила, приноровленныя по необходимости къ господствующимъ мотивамъ, поневолѣ будутъ шаблонны, не подойдутъ къ отступающимъ случаямъ. Такимъ образомъ, даже при полномъ желаніи добросовѣстно вникнуть во всѣ интересы переселенцевъ одинъ центральный органъ не въ состояніи выработать организацію, удовлетворяющую всѣмъ требованіямъ. Но трудно допустить, что коммиссія, проектируя правила для переселеній, будетъ во всѣхъ случаяхъ преслѣдовать тѣ же интересы, какъ и сами переселенцы. Несомнѣнно, что соображенія такъ-называемой государственной мудрости склонятъ коммиссію придать тѣмъ или другимъ частностямъ переселенческаго движенія не то направленіе, которое оно приняло бы само по себѣ, естественнымъ путемъ. Между тѣмъ многія причины заставляютъ насъ сомнѣваться, чтобы такое искусственное направленіе могло быть цѣлесообразнѣе естественнаго. Никакой государственный мужъ не въ состояніи такъ подробно и всесторонне обдумать всѣ обстоятельства переселенческаго движенія, какъ это могутъ сдѣлать люди, непосредственно въ томъ заинтересованные.

Мы увѣрены, что попытка замѣнить вольныя переселенія организованною ихъ системой не приведетъ ни къ чему, кромѣ стѣсненій и недовольства, и потому искренно желали бы, чтобы слухъ о предстоящемъ будто бы воспрещеніи свободнаго перехода на окраины оказался невѣрнымъ.

Малая освѣдомленность переселенцевъ о свободныхъ земляхъ (1883 годъ).—Наше переселенческое движеніе, описаніями котораго переполнены въ настоящее время всѣ газеты, имѣетъ одну важную особенность сравнительно съ подобнымъ же явленіемъ въ Западной Европѣ. Когда ирландецъ собирается въ Америку, онъ напередъ хорошо знаетъ, куда лежитъ его путь, какъ велика продолжительность и стоимость путешествія, что ждетъ его на новомъ мѣстѣ, какія условія и средства требуются для основанія тамъ самостоятельнаго хозяйства. Кромѣ личныхъ сношеній съ выселившимися ранѣе, эмигрантъ имѣетъ подъ руками богатую популярную литературу, изъ которой онъ можетъ во всякое время добыть всѣ интересующія его свѣдѣнія. Вдобавокъ къ печатнымъ источникамъ разбросанныя повсюду переселенческія конторы и агентуры даютъ возможность каждому провѣрить слышанное и читанное путемъ непосредственныхъ разспросовъ. Такимъ образомъ, западноевропейскій человѣкъ, рѣшаясь оставить родину, дѣлаетъ шагъ, хотя, быть можетъ, и рискованный, но, во всякомъ случаѣ, сознательный, твердо обдуманный заранѣе. Не то, къ сожалѣнію, замѣчается у насъ. Наши переселенія имѣютъ какой-то случайный, почти инстинктивный характеръ. Когда людямъ станетъ невмоготу жить на насиженномъ мѣстѣ, они цѣлыми массами пускаются куда глаза глядятъ, на основаніи однихъ смутныхъ слуховъ или случайнаго успѣха нѣсколькихъ прежнихъ переселенцевъ. На-дняхъ, напримѣръ, въ газетахъ сообщались подробности о горькой судьбѣ полтавскихъ крестьянъ, собравшихся на Амуръ. Увлекшись разсказами о привольномъ житьѣ на далекихъ степяхъ и туманными надеждами на даровой проѣздъ, нѣсколько сотенъ семействъ раздѣлываются наскоро со своей землей и домашней обстановкой и почти безъ всякихъ средствъ пускаются въ десятитысячеверстное путешествіе. Почему, спрашивается, крестьяне избираютъ цѣлью своего странствованія именно далекій и невѣдомый Амуръ, когда гораздо ближе есть множество мѣстъ не менѣе удобныхъ для поселенія?

Единственное объясненіе этого факта заключается въ полномъ невѣдѣніи не только крестьянъ, но и болѣе образованныхъ классовъ относительно тѣхъ мѣстностей, куда направляется такое переселеніе. Что, кромѣ общихъ мѣстъ, знаетъ или можетъ узнать изъ общедоступной литературы большинство русскихъ грамотныхъ людей не только объ Уссурійскомъ краѣ, но даже о Тобольской или Томской губерніи? Неудивительно поэтому, что, когда у крестьянъ назрѣетъ нужда въ переселеніи, выборъ мѣста для новой осѣдлости опредѣляется какимъ-нибудь случайнымъ извѣстіемъ. Разсказъ прохожаго, бесѣда ямщика съ проѣзжими сѣдоками, какъ это сообщалось, напримѣръ, на-дняхъ изъ Фатежскаго уѣзда, рѣшаютъ о томъ, двинутся ли сотни, а быть можетъ, и тысячи человѣкъ на востокъ или на югъ.

Тою же невозможностью получить гдѣ бы то ни было точныя и подробныя справки объясняется громадное и съ перваго взгляда непонятное теченіе эмиграціи въ одну какую-либо мѣстность, случайно обратившую на себя вниманіе. Такъ, напримѣръ, въ послѣдніе годы изъ Рязанской, Тамбовской, Воронежской и нѣкоторыхъ смежныхъ губерній переселеніе направляется преимущественно въ Бійскій округъ Томской губерніи. Есть, конечно, немало мѣстъ, которыя лежатъ отъ Рязани или Тамбова гораздо ближе и во всѣхъ отношеніяхъ лучше, нежели Бійскъ; но крестьяне стремятся именно къ этому округу потому, что онъ нѣсколько знакомъ имъ по описаніямъ выѣхавшихъ земляковъ, а ни о чемъ другомъ имъ слышать не удалось.

Указанная черта нашего переселенческаго движенія составляетъ одну изъ существенныхъ причинъ тѣхъ бѣдствій, какія сплошь и рядомъ приходится испытывать нашимъ піонерамъ. Когда люди идутъ не зная куда, они естественно обрекаютъ себя на нужду. Но даже въ томъ случаѣ, когда переселеніе густыми массами движется по разъ проторенной дорогѣ, какъ, напримѣръ, въ Бійскій уѣздъ,—неизбѣжно является опасность чрезмѣрнаго переполненія колонизуемой мѣстности; каждая вновь прибывающая партія грозитъ при

такихъ обстоятельствахъ подорвать благосостояніе прежнихъ поселенцевъ.

Одною изъ первыхъ мѣръ государства по отношенію къ переселенческому вопросу должно быть въ виду сказаннаго облегченіе каждому желающему способовъ ознакомиться съ мѣстностями, доступными для колонизаціи. Если бы государство привело въ извѣстность ближайшія къ населеннымъ губерніямъ свободныя земли съ ихъ особенностями и хозяйственными свойствами и затѣмъ придало этимъ свѣдѣніямъ возможно широкую гласность, то чрезъ одно это была бы сбережена масса расходовъ на неудачную посылку ходоковъ и устранилось бы множество ошибокъ и страданій. На-ряду съ распространеніемъ свѣдѣній должно идти устройство переселенческихъ агентствъ. Учрежденная недавно переселенческая контора въ Батракахъ на Волгѣ успѣла уже принести немало пользы различными справками, какія она давала, хотя, къ сожалѣнію, она, какъ сообщалось не разъ въ газетахъ, не распространяла своей справочной и посреднической дѣятельности за черту Европейской Россіи и, слѣдовательно, не касалась тѣхъ мѣстъ, куда именно и направляется особенно широкій потокъ эмиграціи. Подобныя учрежденія слѣдовало бы завести на всѣхъ главныхъ переселенческихъ путяхъ, равно какъ въ тѣхъ губерніяхъ, изъ которыхъ идетъ сильное выселеніе. Эти агентуры на первыхъ же порахъ ввели бы переселенческое теченіе въ правильное русло и сдѣлали бы невозможными прискорбные случаи въ родѣ путешествія полтавцевъ на Амуръ. Обѣ упомянутыя мѣры не требуютъ ни сложныхъ предварительныхъ соображеній, ни крупныхъ расходовъ, а между тѣмъ составляютъ необходимую основу для всѣхъ дальнѣйшихъ мѣропріятій по регулированію переселеній. Нельзя не выразить желанія, чтобы начало этому дѣлу было положено уже въ теченіе настоящаго лѣта, такъ какъ откладываніе его даже на одинъ годъ можетъ испортить жизнь цѣлымъ десяткамъ тысячъ энергическихъ, предпріимчивыхъ, но несвѣдущихъ людей.

Отношеніе русской государственной власти къ переселеніямъ крестьянъ (1883 годъ).—Есть въ нашемъ отечествѣ общественные вопросы, которымъ, по всей справедливости, можно присвоить названіе «несчастныхъ». Вызванные и постоянно поддерживаемые неотложными требованіями жизни, эти вопросы неизбѣжно ставятся на очередь каждымъ министерствомъ, каждымъ новымъ направленіемъ, получающимъ силу въ правительственныхъ сферахъ; но вслѣдствіе ли ихъ многосложности и трудности, или же по какимъ-либо инымъ причинамъ они такъ и остаются на очереди въ теченіе цѣлыхъ поколѣній. Къ числу такихъ въ одно и то же время и старыхъ, и новыхъ вопросовъ на-ряду съ податнымъ, бумажно-денежнымъ и др. принадлежитъ между прочимъ переселенческій.

Неравномѣрность заселенія русской территоріи, скопленіе густыхъ массъ жителей въ малоплодородныхъ центральныхъ частяхъ ея и, напротивъ, безлюдье хлѣбородныхъ южныхъ и восточныхъ нашихъ окраинъ искони вызывали необходимость исправлять случайности первоначальнаго занятія страны послѣдующими передвиженіями ея обитателей. Эти передвиженія, поощряемыя трудностью жизни въ мѣстахъ старой культуры и легкостью заработковъ на окраинахъ, всегда являлись и теперь служатъ однимъ изъ могущественнѣйшихъ средствъ возвысить производительность народнаго труда. При той же затратѣ рабочей силы и капитала, при тѣхъ же техническихъ пріемахъ лѣтній трудъ земледѣльца въ Тверской или Владимірской губ. дастъ, быть можетъ, втрое меньшій урожай, нежели на тучномъ черноземѣ Оренбургскаго края или Кубанской области. Инстинктивно сознавая ту основную экономическую истину, что безсмысленно было бы выбиваться изъ силъ надъ введеніемъ на истощенныхъ старыхъ земляхъ улучшенныхъ системъ хозяйства, когда невдалекѣ находятся превосходныя дѣвственныя почвы, нашъ народъ постоянно стремился къ перемѣщенію въ незанятыя окраины. Крѣпостное право искусственно задержало это исконное стремленіе русскаго народа, прикрѣпивъ сельскихъ

обывателей къ тѣмъ мѣстамъ, гдѣ застали ихъ роковые указы. Но даже въ періодъ неоспоримаго господства крѣпостническихъ идей государство не разъ дѣлало попытки помочь болѣе правильному размѣщенію жителей по государственной области. Не говоря о щедромъ надѣленіи землею и податныхъ и иныхъ льготахъ, предоставлявшихся московскими царями поселенцамъ изъ служилыхъ людей на окраинахъ государства, оставляя въ сторонѣ вызовъ на самыхъ выгодныхъ условіяхъ иностранныхъ колонистовъ въ XVIII столѣтіи, достаточно привести на память правила о переселеніяхъ, изложенныя въ Уставѣ о благоустройствѣ въ казенныхъ селеніяхъ (Т. XII ч. II Св. Зак.), чтобы убѣдиться, съ какою заботливостью даже въ крѣпостную эпоху правительство относилось повременамъ къ этому важному предмету. Государственные крестьяне не только имѣли право переселяться въ случаѣ малоземелья, именно если у нихъ находилось земли менѣе 5 десятинъ на душу, но даже пользовались особыми попеченіями и пособіями правительства, состоявшими въ отводѣ крестьянамъ участковъ изъ казенныхъ земель, денежной помощи на обзаведеніе и льготахъ относительно податей и повинностей. На палаты государственныхъ имуществъ возлагались заботы по доставленію желающимъ переселиться свѣдѣній о приготовленныхъ для заселенія участкахъ, равно какъ попеченіе о продовольствіи и первоначальномъ обзаведеніи переселенцевъ.

Казалось бы, опытъ съ переселеніями казенныхъ крестьянъ долженъ былъ убѣдить всѣхъ и каждаго въ цѣлесообразности только-что изложенныхъ льготныхъ правилъ. При ихъ дѣйствіи на всѣхъ главныхъ окраинахъ образовались цвѣтущія поселенія, составившія лучшій оплотъ русской колонизаціи. Немногія затраты, сдѣланныя казной на помощь переселенцамъ, вернулись сторицей въ поднявшейся стоимости и доходности незанятыхъ прежде земель и въ возвышеніи благосостоянія и платежной способности крестьянъ, оставшихся на прежнихъ мѣстахъ. Однако въ періодъ освобожденія крестьянъ взглядъ государства на передвиженія зна-

чительно измѣнился. Опасаясь, что свобода перемѣны мѣста можетъ потрясти сложившіяся хозяйственныя отношенія и, быть можетъ, даже послужить косвеннымъ орудіемъ обезземеленія крестьянъ, составители закона 19-го февраля 1861 г. ограничили переселенія цѣлымъ рядомъ стѣснительныхъ условій. Переселенецъ долженъ былъ уплатить на мѣстѣ своего жительства всѣ казенныя подати до слѣдующаго года и представить пріемный приговоръ отъ того общества, куда онъ переходитъ. Въ 1866 г. подобныя же ограниченія были распространены и на государственныхъ крестьянъ. Эти стѣснительныя правила, особенно же требованіе покрытія всѣхъ недоимокъ и уплаты впередъ податей, а также необходимость до полученія увольнительнаго свидѣтельства съ родины запасаться пріемнымъ приговоромъ на мѣстѣ новой приписки, имѣли то послѣдствіе, что переселенія сдѣлались въ дѣйствительности доступными лишь небольшому зажиточному слою сельскаго населенія, который на самомъ дѣлѣ всего меньше въ нихъ нуждался.

Послѣ крестьянской реформы отношеніе правительства къ переселеніямъ подвергалось неоднократнымъ колебаніямъ. Такъ, въ 1868 г. вышелъ министерскій циркуляръ, установлявшій довольно важныя облегченія для переселенцевъ въ Самарскую и Оренбургскую губерніи; но, съ другой стороны, въ то же самое время предписано было губернаторамъ принимать мѣры противъ «кочевого настроенія крестьянъ». Главная изъ этихъ мѣръ, состоявшая въ недопущеніи крестьянъ до продажи имущества, пока они не получатъ права на выходъ изъ общества, почти равнялась запрещенію переселеній, такъ какъ отчужденіе имущества составляло въ большинствѣ случаевъ единственный источникъ средствъ для эмиграціи. Въ 1869, 1871, а затѣмъ въ 1876 годахъ изданы были законы, которые облегчили лицамъ, переселившимся въ Оренбургскій край безъ соблюденія предписанныхъ формальностей, окончательное водвореніе въ томъ краѣ. Въ 1879 году состоялось даже постановленіе объ образованіи капитала въ 250,000 р. для выдачи ссудъ на покупку земель тѣмъ

переселенцамъ въ Оренбургскую губ., которые завели хозяйство на чужихъ арендуемыхъ земляхъ. Однако перечисленныя мѣры касались исключительно одной мѣстности; общій же вопросъ о переселеніяхъ оставался открытымъ въ теченіе всего минувшаго царствованія.

Нельзя сказать, чтобы правительство вовсе упустило его изъ виду; противъ такого предположенія, кромѣ упомянутыхъ выше частныхъ мѣропріятій, свидѣтельствуетъ образованіе въ 1869 году особой правительственной коммиссіи для выработки правилъ о переселеніяхъ. Однако составленный коммиссіей проектъ не получилъ утвержденія, и переселенческій вопросъ во всемъ своемъ объемѣ перешелъ къ нашему времени.

Призывъ въ 1881 г. свѣдущихъ людей для обсужденія правилъ по переселеніямъ подалъ русскому обществу надежду на близкое окончаніе давно залежавшагося дѣла. Новизна самаго способа разсмотрѣнія вопроса, участіе въ совѣщаніяхъ свѣдущихъ людей и высшихъ государственныхъ сановниковъ,—все это какъ бы показывало, что государство выдвигаетъ вопросъ о переселеніяхъ на особо видный планъ и, во всякомъ случаѣ, готовится скоро рѣшить его. Эксперты посвятили этому дѣлу цѣлый рядъ засѣданій и выработали подробный планъ относящихся къ нему правилъ и мѣръ. Напомнимъ вкратцѣ главные выводы, къ которымъ пришло совѣщаніе свѣдущихъ людей.

Совѣщаніе имѣло въ виду два вида переселеній: во-первыхъ, переселенія за собственный рискъ и страхъ выселяющихся; во-вторыхъ, переселенія «льготныя», совершаемыя съ помощью правительства или земства. По отношенію къ переселенцамъ перваго рода проектированы правила, касающіяся какъ порядка ихъ выхода изъ прежняго общества, такъ и водворенія на новомъ мѣстѣ. Для облегченія затруднительной процедуры увольненія изъ общества эксперты придумали новый документъ—переселенческое свидѣтельство, которое должно замѣнить переселенцу и паспортъ, и прежній увольнительный приговоръ; по такому свидѣтельству переселенецъ

можетъ въ теченіе двухъ лѣтъ приписаться на новомъ мѣстѣ. Чтобы пріобрѣсти право на полученіе переселенческаго свидѣтельства, крестьянинъ долженъ удовлетворять извѣстнымъ условіямъ, изъ которыхъ важнѣйшія состоятъ въ сдачѣ земли на выработанныхъ экспертами основаніяхъ, въ уплатѣ недоимокъ и текущихъ платежей по казеннымъ, земскимъ и мірскимъ сборамъ и въ обезпеченіи малолѣтнихъ и неспособныхъ къ работѣ членовъ семьи. Не ограничиваясь облегченіемъ существующаго паспортнаго порядка, совѣщаніе выработало цѣлый рядъ подробностей, касающихся поземельныхъ отношеній между сельскимъ обществомъ и уходящимъ изъ него членомъ. Въ противоположность существующему нынѣ неограниченному праву общества уволить или удержать каждаго своего члена, совѣщаніе предоставило въ руки переселенца средства отдѣлаться отъ земли, выполнивъ извѣстныя условія, гарантирующія интересы общины, именно выплативъ въ казну капитализированную изъ 6% разность между доходностью надѣла и лежащими на немъ выкупными платежами, когда такая разность существуетъ. Правила, касающіяся водворенія переселенцевъ на новыхъ мѣстахъ жительства, установляютъ порядокъ приписки ихъ къ существующимъ уже сельскимъ обществамъ, равно какъ образованія новыхъ обществъ. Второго рода переселенія, «льготныя», имѣютъ цѣлью обезпечить малоземельнымъ крестьянамъ возможность избрать новую осѣдлость въ болѣе просторныхъ мѣстахъ. Наконецъ, съ цѣлью регулированія всякаго рода переселеній свѣдущими людьми проектирована между прочимъ организація переселенческихъ конторъ, на обязанности которыхъ должно лежать указаніе и отводъ переселенцамъ свободныхъ земельныхъ участковъ.

Хотя работа свѣдущихъ людей не исчерпываетъ всѣхъ сторонъ переселенческаго вопроса, но примѣненіе къ жизни уже и того, что подготовлено ими, составило бы важный шагъ впередъ. Однако этотъ шагъ, котораго всѣ ждали со дня на день, не сдѣланъ и до настоящей минуты. Напротивъ, вскорѣ по закрытіи совѣщаній свѣдущихъ людей были, судя

по тогдашнимъ газетнымъ извѣстіямъ, разосланы губернаторамъ циркуляры съ требованіемъ свѣдѣній и соображеній по тѣмъ же самымъ вопросамъ, которые разсматривались и, казалось, порѣшены экспертами. Такимъ образомъ, дѣло, повидимому, опять пошло въ оттяжку.

Сильныя передвиженія крестьянъ въ послѣдніе мѣсяцы текущаго года и безпомощная нужда тѣхъ изъ нихъ, которымъ не посчастливилось попасть на настоящую дорогу, громко вопіютъ противъ всякой дальнѣйшей отсрочки въ рѣшеніи переселенческаго вопроса. Если уже нельзя сразу покончить дѣло во всѣхъ его подробностяхъ, то желательно было бы по крайней мѣрѣ возможно скорѣйшее осуществленіе такихъ частей выработаннаго плана организаціи переселеній, которыя не возбуждаютъ разногласій, не вызываютъ никакой ломки и не требуютъ крупныхъ затратъ со стороны государства. Сюда, напримѣръ, принадлежатъ устройство переселенческихъ конторъ и приведеніе въ извѣстность свободныхъ земель. Одними этими нововведеніями многія тысячи переселенцевъ были бы избавлены отъ безплодной траты силъ и средствъ, и наша эмиграція направилась бы на пути одинаково выгодные какъ для заинтересованныхъ въ ней лицъ, такъ и для цѣлой страны.

О проектѣ отвода помѣщикамъ-дворянамъ крупныхъ переселенческихъ участковъ (1892 годъ).—Наше новѣйшее переселенческое законодательство, въ отличіе отъ многихъ прежнихъ колонизаціонныхъ попытокъ, ставитъ себѣ задачей водвореніе въ незаселенныхъ мѣстностяхъ мелкаго крестьянскаго землевладѣнія. Какъ переселенческія правила 13-го іюля 1889 года, такъ и дополнившій ихъ недавно опубликованный законъ 20-го апрѣля 1892 года о переселеніяхъ въ Восточную Сибирь имѣютъ въ виду отводъ казенныхъ земель исключительно сельскимъ обывателямъ и мѣщанамъ, причемъ подъ сельскими обывателями разумѣются крестьяне разныхъ наименованій. Такъ

какъ правила 1889 года послѣ трехлѣтняго дѣйствія безъ всякихъ измѣненій распространены на новую обширную территорію, то позволительно думать, что здѣсь дѣло идетъ не о случайной мѣрѣ, а объ установившемся направленіи правительственной политики по переселенческому вопросу.

Что, казалось бы, можно возразить противъ такой истинно-національной постановки колонизаціонной задачи; между тѣмъ органы печати извѣстнаго лагеря начинаютъ въ послѣднее время осторожно и мало-по-малу подкапываться подъ новые переселенческіе законы и выставлять теорію иного пошиба. Въ послѣдніе мѣсяцы въ «Московскихъ Вѣдомостяхъ» упорно проводится въ разныхъ видахъ и формахъ мысль о поощреніи на-ряду съ крестьянскими дворянскихъ переселеній, о необходимости «нарѣзать среди переселенческихъ поселковъ крупные участки помѣщикамъ-дворянамъ». Назначеніе казенныхъ земель въ Сибири исключительно для крестьянской колонизаціи обзывается въ газетѣ «уродливымъ остаткомъ прошлаго». Образованіе дворянскихъ участковъ среди переселенческихъ поселковъ рекомендуется то какъ средство къ огражденію интересовъ самихъ поселенцевъ, въ виду того, что эти участки «явятся мѣстами, гдѣ мужикъ найдетъ и защиту, и указаніе, и заработокъ», то какъ «дѣйствительная мѣра къ поднятію дворянства», то какъ послѣдовательное проведеніе дворянскаго принципа, «признаннаго нынѣ всѣми здравомыслящими людьми», «въ новое еще пока дѣло переселенія».

Теорія, нынѣ выдвигаемая «Московскими Вѣдомостями», отнюдь не представляетъ чего-нибудь новаго. Попытки колонизовать новыя страны при помощи крупнаго землевладѣнія или исключительно, или на-ряду съ мелкимъ дѣлались во множествѣ и въ Западной Европѣ, и въ нашемъ отечествѣ, и потому есть полная возможность обсудить ихъ не только съ теоретической точки зрѣнія, но и на основаніи опыта. При оцѣнкѣ предлагаемаго плана слѣдуетъ имѣть въ виду двѣ точки зрѣнія—экономическую и политическую. Начнемъ съ первой, какъ важнѣйшей въ настоящемъ случаѣ.

Въ чемъ можетъ заключаться народно-хозяйственное значеніе крупнаго землевладѣнія при колонизаціи столь отдаленныхъ территорій, какъ тѣ мѣстности Западной и Восточной Сибири, къ которымъ относятся подвергшіяся критикѣ переселенческія правила?—Единственно въ томъ, что крупные владѣльцы будутъ лучшими хозяевами, нежели крестьяне-переселенцы, явятся проводниками сельскохозяйственныхъ усовершенствованій. Отчасти можно упомянуть, кромѣ того, о возможности заработковъ въ помѣщичьихъ имѣніяхъ для рабочихъ рукъ, остающихся лишними въ собственныхъ хозяйствахъ переселенцевъ. Эти выгоды, безъ сомнѣнія, настолько важны, что могли бы склонить правительство къ образованію такихъ «культурныхъ оазисовъ». Но вопросъ въ томъ, осуществимо ли появленіе въ безлюдной странѣ благоустроенныхъ крупныхъ хозяйствъ, которыя служили бы одновременно и къ обогащенію ихъ владѣльцевъ, и къ поученію сосѣдей-крестьянъ. Опытъ показываетъ, что проповѣдники такихъ хозяйствъ лелѣютъ въ своей головѣ несбыточную мечту. Прежде всего пойдутъ ли въ такую даль дѣйствительно хорошіе хозяева? Дворянинъ съ сельскохозяйственными знаніями и опытомъ и съ достаточнымъ капиталомъ,—безъ чего невозможно веденіе благоустроеннаго хозяйства,—имѣетъ слишкомъ широкую арену дома или въ мѣстахъ сосѣднихъ со своимъ насиженнымъ гнѣздомъ для того, чтобы предпринимать поѣздку за тридевять земель ради какихъ-то призрачныхъ выгодъ. Конечно, если земли будутъ раздаваться даромъ или почти даромъ, найдется, вѣроятно, немало охотниковъ и на самое отдаленное путешествіе; но можно быть заранѣе увѣреннымъ, что это будутъ разные неудачники и искатели приключеній, отъ которыхъ мудрено переселенцамъ ждать себѣ хорошаго примѣра. Если бы, впрочемъ, и нашлись по счастливой случайности люди дѣйствительно дѣльные, имъ врядъ ли удалось бы завести настоящее хорошее помѣщичье хозяйство въ томъ смыслѣ, въ какомъ понимается оно въ земледѣльческихъ мѣстностяхъ Европейской Россіи. Для крупнаго хозяйства нужны рабочія руки;

а гдѣ найти ихъ въ странѣ, которая совсѣмъ безлюдна и имѣетъ много невоздѣланной земли? Если землевладѣльцу не удастся соблазнить рабочаго чрезмѣрной платой, разорительной для самого помѣщика, то крестьянинъ, имѣя лишнія руки въ семьѣ, всегда предпочтетъ приложить ихъ за свой счетъ и рискъ, прикупая или снимая въ аренду лишнія земли. Никому не охота быть батракомъ, когда онъ можетъ работать какъ хозяинъ. Съ другой стороны, крупное хозяйство неизбѣжно разсчитано на посторонній сбытъ земледѣльческихъ продуктовъ; а откуда возьмется спросъ на нихъ во вновь заселяемой странѣ? Города обыкновенно въ такихъ мѣстностяхъ ничтожны; отправлять же продукты въ Европейскую Россію или за границу вслѣдствіе отдаленности нельзя. Остается землевладѣльцу вести хозяйство въ такомъ же размѣрѣ, какъ и остальные поселенцы, а лишнюю землю эксплоатировать путемъ отдачи въ аренду, да и то, если сосѣди пожелаютъ брать земли внаймы. При такихъ условіяхъ крупный землевладѣлецъ превратится въ простого собирателя ренты, а такъ какъ и ренты-то въ большинствѣ случаевъ не окажется, въ особенности на первое время, пока переселившееся крестьянское населеніе на перерастетъ пространства отведенныхъ надѣловъ, то представителю предполагаемаго культурнаго центра не останется ничего, какъ бросить имѣніе впредь до заселенія края и искать счастья въ другихъ профессіяхъ. Отсутствіе рабочихъ рукъ и сторонняго сбыта всегда служило и служитъ подводнымъ камнемъ, о который неизбѣжно разбиваются всѣ попытки примѣнить принципы дворянскаго землевладѣнія къ непригодной для нихъ дѣвственной почвѣ вновь заселяемыхъ странъ.

Чтобы провѣрить справедливость сказаннаго, обратимся къ опыту. Намъ незачѣмъ далеко ходить за примѣрами. Въ прежнія времена правительство, увлекаемое теоріями въ родѣ провозглашаемыхъ нынѣ, неоднократно пыталось щедрою рукой раздавать земли крупными участками, находя въ такой мѣрѣ съ одной стороны способъ пособія заслуженнымъ людямъ, а съ другой—средство къ удобнѣйшей колонизаціи

страны. Припомнимъ, какія обширныя пространства дарованы были разнымъ лицамъ на Сѣверномъ Кавказѣ, въ Ставропольской губерніи и Кубанской области. И какова же была судьба этого края? Въ теченіе нѣсколькихъ десятилѣтій, до самаго послѣдняго времени, цѣлыя сотни квадратныхъ верстъ лежали впустѣ, не принося пользы ни странѣ, ни своимъ владѣльцамъ. По отсутствію рабочихъ рукъ и сбыта продуктовъ, отчасти по недостатку знаній и капитала новорожденные помѣщики не могли завести своего хозяйства, а въ аренду ихъ земель никто не могъ и не хотѣлъ брать по малолюдности страны. И вотъ мы были свидѣтелями жалкаго и аномальнаго явленія: огромная земельная площадь была вычеркнута изъ списка колонизаціонныхъ пространствъ, такъ какъ она вся числилась занятою, а между тѣмъ на цѣлыя сотни верстъ не было видно ни одного дома, ни одной обработанной десятины. Владѣльцы въ большинствѣ случаевъ разбрелись неизвѣстно куда. Такъ тянулось до тѣхъ поръ, пока желѣзная дорога не привлекла предпріимчивыхъ разночинцевъ, которые разыскали разбѣжавшихся первоначальныхъ владѣльцевъ, скупили у нихъ за дешевую цлату земли и начали хищническое посѣвное кулацкое хозяйство, отъ распространенія котораго нашей странѣ можетъ грозить только бѣдствіе. Примѣръ Сѣвернаго Кавказа далеко не единственный. Не то же ли самое сталось съ владѣльцами бывшихъ башкирскихъ земель, тоже раздававшихся крупными участками? Врядъ ли можно указать десятокъ хозяйствъ, дѣйствительно заслуживающихъ этого имени, которыя создались въ латифундіяхъ нашей восточной окраины. Въ большинствѣ случаевъ эти латифундіи были перепроданы крестьянамъ-поселенцамъ по высокимъ цѣнамъ и, такимъ образомъ, послужили только для временной поживы получившимъ ихъ лицамъ. Такая же въ сущности судьба постигла въ большинствѣ случаевъ и опыты на западной окраинѣ, гдѣ много стараній было затрачено нашимъ правительствомъ для руссификаціи землевладѣнія. Лица, пріобрѣвшія имѣнія въ Западномъ краѣ съ большими льготами, обыкно-

венно хозяйничали въ нихъ только по имени, на самомъ же дѣлѣ передавали ихъ въ аренду нерѣдко тѣмъ же самымъ лицамъ, которыя снимали ихъ при прежнихъ владѣльцахъ.

Нельзя не удивляться, какъ до сихъ поръ находятся мечтатели, которые рѣшаются выдвигать колонизаціонную систему, такъ рѣзко осуждаемую и теоріей, и жизненною практикой.

Передвиженіе рабочихъ на заработки.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1881—1883 гг.

Статья первая (1881 годъ).—Наступленіе весны снова выдвигаетъ на сцену старый, но до сихъ поръ нерѣшенный вопросъ объ условіяхъ перевозки рабочихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ. Съ первыми лучами весенняго солнца во всей Россіи начинается, какъ извѣстно, великое переселеніе рабочаго люда. Къ рѣчнымъ пристанямъ, къ большимъ городамъ, къ южнымъ малонаселеннымъ окраинамъ со всѣхъ сторонъ торопливо собираются деревенскіе труженики, которыхъ нужда заставляетъ искать заработка въ отхожихъ промыслахъ. Каждый годъ въ одно и то же время, подобно перелету птицъ, совершаются эти приливы и отливы народной трудовой силы, вызывающей къ жизни главное богатство нашей страны. Съ правильностью этихъ періодическихъ передвиженій тѣсно связана вся народная экономія нашей страны. За отсутствіемъ спеціальнаго рабочаго класса, большая часть промышленныхъ занятій ведется у насъ крестьянами-земледѣльцами, которые дѣлятъ свое время между родной деревней и городомъ или пристанью. Строительныя и другія работы въ городахъ, пріуроченныя къ лѣтнему сезону, перевозка грузовъ по водянымъ путямъ, уборка травъ и хлѣба въ Южномъ краѣ,—всѣ эти разнообразныя занятія, безъ

выполненія которыхъ многимъ милліонамъ людей пришлось бы пропасть отъ холода и голода, могутъ осуществляться только потому, что русская деревня ежегодно въ надлежащее время высылаетъ куда слѣдуетъ потребное количество рабочихъ рукъ. Съ другой стороны, и деревня въ тѣхъ частяхъ Россіи, гдѣ скудная почва или малые надѣлы не даютъ возможности прокормиться одною жатвой полей, можетъ сводить концы съ концами и выдерживать огромный государственный бюджетъ лишь благодаря отхожимъ промысламъ. Отъ того, сколько денегъ вышлютъ и принесутъ въ семью уходящіе «на сторону» работники, зависитъ имущественное положеніе крестьянской семьи въ теченіе года и степень исправности въ отбываніи податей.

Вслѣдствіе историческихъ условій разселенія русскаго народа по его территоріи крестьянскій людъ, отправляясь на отхожіе промыслы, долженъ по большей части передвигаться на огромныя, необычныя въ другихъ государствахъ, разстоянія. Калужскому плотнику, смоленскому землекопу, костромскому штукатуру, уходящимъ на заработки въ Петербургъ, орловскому или курскому косцу, направляющемуся въ Новороссію, приходится два раза въ годъ, весною и осенью, совершать тысячеверстное путешествіе. Пріурочиваясь къ періодамъ весенней и осенней бездорожицы, это путешествіе, при обычныхъ первобытныхъ способахъ перемѣщенія, пѣшкомъ или на подводахъ, уноситъ массу времени, здоровья и силъ нашего народа. Въ особенности тягостны въ этомъ отношеніи весенніе переходы, предпринимаемые въ распутицу и притомъ послѣ скуднаго зимняго питанія. Облегчить трудности и сократить время передвиженій рабочаго люда необходимо не только въ видахъ здравой экономіи, но также по чувству нравственнаго долга предъ трудовой силой, которая кормитъ нашу страну.

Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ обѣщало улучшить условія передвиженія рабочихъ массъ. Рѣдкій проектъ рельсоваго пути не сулилъ на этотъ счетъ золотыхъ горъ. Но дѣйствительность далеко не оправдала возлагавшихся ожиданій.

Правда, немало рабочихъ ѣздитъ въ желѣзнодорожныхъ поѣздахъ; въ мартѣ и апрѣлѣ, а затѣмъ въ августѣ и сентябрѣ пассажирскій доходъ желѣзныхъ дорогъ получается преимущественно отъ перевозки крестьянъ, работающихъ на отхожихъ промыслахъ; но едва ли не большее число рабочихъ продолжаетъ и теперь передвигаться по прежнему способу пѣшаго хожденія, мимо желѣзныхъ дорогъ. Причина въ томъ, что проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ,—въ особенности послѣ установленія государственнаго сбора,—не по карману большинству рабочаго люда, при его невысокихъ заработкахъ. Въ самомъ дѣлѣ, проѣздъ на 1,000 верстъ по желѣзной дорогѣ стоитъ въ 3-мъ классѣ 15 рублей, да обратное путешествіе столько же; обычный же заработокъ хорошаго лѣтняго рабочаго—землекопа, штукатура и т. п.—не превышаетъ 90—100 рублей; значитъ, рабочему нужно отдать въ желѣзнодорожную кассу треть добытыхъ тяжкимъ трудомъ денегъ, на что рѣшаются лишь немногіе. Спросите любого изъ людей, близко стоящихъ къ желѣзнодорожному дѣлу на линіяхъ, ведущихъ къ югу, и вамъ всякій скажетъ, какъ своеобразно пользуются рельсовымъ сообщеніемъ даже тѣ рабочіе, которые не избѣгаютъ этого дорогого пути. Проѣхавъ въ поѣздѣ одну или двѣ станціи, они проходятъ затѣмъ такое же приблизительно разстояніе пѣшкомъ, потомъ снова берутъ билеты на одну или двѣ станціи и снова выходятъ, такъ что до прибытія на мѣсто иной рабочій разъ десять прерветъ свое путешествіе по желѣзной дорогѣ.

Подобный порядокъ перемѣщенія представляется какой-то странной аномаліей въ государствѣ, которое поддерживаетъ изъ своихъ средствъ большую часть желѣзныхъ дорогъ и въ которомъ эти средства въ главной своей долѣ берутся изъ кармановъ людей, вынужденныхъ отправляться на далекіе отхожіе промыслы. Отказываясь отъ предлагавшагося много разъ правительствомъ пониженія провозной платы для рабочихъ партій, желѣзнодорожныя компаніи обнаруживаютъ тѣмъ самымъ пренебреженіе къ одному изъ существен-

нѣйшихъ интересовъ народа. Но такое пренебреженіе тѣмъ непонятнѣе, что въ большинствѣ случаевъ оно не оправдывается даже выгодами самихъ компаній. Если бы желѣзнодорожныя управленія повѣрнѣе сосчитали, сколько пассажировъ вовсе упускается въ періоды передвиженія рабочихъ и сколько затѣмъ лицъ проѣзжаетъ въ поѣздахъ только часть пути вмѣсто того, чтобы пользоваться ими на всемъ протяженіи линіи, то навѣрное оказалось бы, что тяжкій искусъ пѣшеходнаго странствованія налагается на рабочій людъ или вовсе безъ пользы для желѣзной дороги, или изъ-за какихъ-нибудь копѣечныхъ разсчетовъ.

Съ другой стороны, желѣзнодорожнымъ управленіямъ не слѣдовало бы, казалось, упускать изъ виду, что перевозка рабочихъ обходится самимъ дорогамъ по крайней мѣрѣ вдвое дешевле, нежели доставка остальныхъ пассажировъ. Извѣстно, что, при значительности собственнаго вѣса пассажирскихъ вагоновъ, общая сумма расходовъ желѣзныхъ дорогъ на передвиженіе пассажирскихъ поѣздовъ остается почти одинаковой какъ въ томъ случаѣ, когда вагоны въ поѣздѣ идутъ порожними, такъ и въ томъ, когда всѣ мѣста въ нихъ заняты пассажирами. Между тѣмъ, при разсчетѣ на каждаго отдѣльнаго пассажира, въ этихъ двухъ случаяхъ оказывается, конечно, огромная разница; та же общая сумма издержекъ, будучи раздѣлена на большее число проѣзжающихъ въ вагонѣ, дастъ на каждое лицо соотвѣтственно меньшую цифру. Желѣзнодорожная статистика свидѣтельствуетъ, что на русскихъ дорогахъ бываетъ занято пассажирами всего отъ трети до половины имѣющихся въ вагонахъ мѣстъ. По свѣдѣніямъ опубликованнаго въ прошломъ году «Статистическаго сборника министерства путей сообщенія» (вып. 4-й), въ среднемъ выводѣ для цѣлой нашей желѣзнодорожной сѣти было занято въ пассажирскихъ поѣздахъ въ 1875 г. 32%, а въ 1876 г. $33^1/_2$% общаго числа мѣстъ; по отдѣльнымъ же линіямъ это отношеніе колеблется между 9% и 61%. На дорогахъ, ведущихъ къ югу, это отношеніе въ 1876 г. было таково: на Козлово-воронежско-ростовской — 28%,

Курско-харьково-азовской—42%, Моршанско-сызранской—38%, Харьково-николаевской — 37%, Лозово-севастопольской—46%, Ландварово-роменской—25% и т. д. Такимъ образомъ, нашимъ желѣзнымъ дорогамъ обыкновенно приходится отъ половины до двухъ третей вагонныхъ мѣстъ перевозить задаромъ и раскладывать свои расходы на остальную половину или треть занятыхъ мѣстъ. Не то бываетъ при перевозкѣ рабочихъ. Отправляясь на отхожіе промыслы и возвращаясь съ нихъ всегда въ одинъ, сравнительно короткій, промежутокъ времени, рабочіе обыкновенно слѣдуютъ цѣлыми партіями, которыя сплошь заполняютъ вагоны. Въ періодъ рабочихъ передвиженій поѣзда бываютъ до такой степени набиты пассажирами, что часто не хватаетъ мѣстъ для всѣхъ взявшихъ билеты. Это время—истинная пожива для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ, при томъ же почти расходѣ, рабочіе поѣзда даютъ двойную и тройную выручку противъ обыкновенныхъ; въ этотъ короткій срокъ наверстываются дефициты обычнаго пассажирскаго движенія. Оборванный рабочій, которому за отсутствіемъ свободныхъ мѣстъ въ вагонѣ приходится сотни верстъ проѣзжать стоя, а ночью валяться подъ лавкой, приноситъ въ это время желѣзной дорогѣ больше чистаго дохода, нежели десятокъ пассажировъ перваго класса, комфортабельно располагающихся въ изящномъ салонѣ курьерскаго поѣзда.

Такимъ образомъ, независимо отъ соображеній общенароднаго интереса, чувство простой справедливости и даже вѣрное пониманіе собственнаго разсчета должно было бы расположить желѣзнодорожныя Общества къ пониженію цѣны провоза для рабочихъ, слѣдующихъ цѣлыми партіями, по крайней мѣрѣ на половину. Въ газетахъ сообщалось, что нѣкоторыя дороги, какъ-то Юго-западныя, Козлово-воронежско-ростовская и Ростово-владикавказская, собираются сдѣлать починъ въ этомъ дѣлѣ. Было бы желательно, чтобы и другія желѣзныя дороги, во избѣжаніе справедливыхъ нареканій, послѣдовали тому же примѣру. Осуществленіе этого желанія было бы особенно важно въ настоящемъ году,

когда, вслѣдствіе повсемѣстной нужды и дороговизны, крестьянамъ придется направиться въ отхожіе промыслы въ бо́льшихъ массахъ и съ меньшими средствами, нежели въ прошлые годы.

Статья вторая (1883 годъ).—Періодическое передвиженіе земледѣльческихъ рабочихъ изъ центра Россіи на югъ и обратно представляется одною изъ характерныхъ особенностей въ строѣ русскаго народнаго хозяйства. Исторія нашей страны шла такимъ образомъ, что самое густое населеніе осѣло въ менѣе плодородныхъ центральныхъ ея частяхъ, между тѣмъ какъ богатыя по свойствамъ почвы и климата южныя окраины страдаютъ безлюдьемъ. Отсюда необходимо, съ силою закона природы, вытекаетъ ежегодное перемѣщеніе рабочей силы. Трудность борьбы за существованіе въ перенаселенныхъ губерніяхъ аккуратно каждую весну выгоняетъ казанскаго или черниговскаго крестьянина въ далекую степь, въ Поволожье или Новороссію. Для южнаго хозяина эти истомленныя и оборванныя толпы пришельцевъ являются желанными гостями; безъ ихъ посѣщенія пропадетъ даже богатѣйшая жатва. Чѣмъ сильнѣе развивается земледѣліе на югѣ, чѣмъ обширнѣе становятся запашки, тѣмъ живѣе чувствуется зависимость тамошняго хозяйства отъ правильнаго появленія пришлыхъ рабочихъ. Съ другой стороны, постепенный ростъ населенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ арендныхъ и продажныхъ цѣнъ на землю дѣлаетъ бо́льшую или меньшую выгодность земледѣльческихъ отхожихъ промысловъ вопросомъ жизни для многихъ изъ крестьянскихъ семействъ центральныхъ губерній. Каковъ бы ни былъ взглядъ на этотъ полукочевой строй хозяйства, намъ приходится считаться съ нимъ, пока существуютъ налицо условія, его вызывающія.

Если благосостояніе какъ цѣлыхъ тысячъ рабочаго народа, такъ и хозяевъ плодородныхъ южныхъ земель всецѣло зависитъ отъ того, чтобы первые во-время попали къ послѣднимъ; если всякое промедленіе, всякая оплошность грозитъ

невознаградимыми убытками для той и другой стороны, то въ высшей степени нераціонально оставлять распредѣленіе пришлыхъ рабочихъ массъ по обширной, нуждающейся въ нихъ территоріи на произволъ судьбы. Здѣсь менѣе чѣмъ гдѣ бы то ни было позволительно надѣяться на законъ спроса и предложенія. Отдаленность разстояній, отдѣляющихъ рабочихъ отъ мѣстъ приложенія ихъ труда, мѣшаетъ имъ своевременно приспособляться къ измѣнчивымъ размѣрамъ требованія. Разъ попалъ человѣкъ въ таврическія степи, онъ волей-неволей вынужденъ искать заработка именно здѣсь, хотя бы хлѣбъ не уродился или рабочій рынокъ былъ уже переполненъ: въ короткій періодъ уборки хлѣба онъ не успѣетъ ни вернуться къ себѣ на родину, ни перебраться въ другой край. Такъ какъ крестьяне при выборѣ мѣста для отхода руководствуются или многолѣтнею привычкой къ одному извѣстному пункту, или же опытомъ прошлаго года, то сплошь и рядомъ обнаруживается поразительное несоотвѣтствіе между предложеніемъ рабочей силы и спросомъ на нее. Въ одномъ мѣстѣ масса пришлыхъ рабочихъ тщетно ищетъ себѣ дѣла, въ другомъ жатва гибнетъ отъ недостатка силъ.

Настоящій годъ представилъ замѣчательные факты въ подтвержденіе сказаннаго. Недѣли двѣ тому назадъ нашъ самарскій корреспондентъ сообщалъ, что въ главныхъ хлѣбородныхъ пунктахъ этой губерніи по нѣскольку тысячъ рабочихъ сидятъ безъ дѣла, а въ слободѣ Покровской, близъ Саратова, иногда скоплялось сразу болѣе десятка тысячъ человѣкъ, тогда какъ нанимателямъ требовалась всего какая-нибудь тысяча рабочихъ. Такое никогда, по словамъ корреспондента, прежде небывалое скопленіе рабочихъ рукъ вызвало, несмотря на хорошій урожай, чрезвычайное паденіе цѣнъ; заработокъ спустился до 20—30 к. въ день. Между тѣмъ, въ то же время въ Камышинѣ и Царицынѣ ощущался недостатокъ рабочихъ, и имъ платилось по 1 р. и 1 р. 50 к. въ день. Подобнаго же рода несоотвѣтствіе произошло въ текущемъ году, по словамъ нашего корреспон-

дента, на Крымскомъ полуостровѣ; здѣсь замѣчается бо́льшій чѣмъ когда-либо приливъ рабочихъ изъ внутреннихъ губерній. На Дону въ послѣднее время, по газетнымъ извѣстіямъ, также стояли низкія цѣны на трудъ. Такимъ образомъ, въ цѣломъ рядѣ мѣстностей оказался въ текущемъ году ненормально большой приливъ рабочихъ, вслѣдствіе чего многимъ тысячамъ изъ нихъ придется вернуться безъ всякой выручки и голодать цѣлую зиму.

Ненормальность изложеннаго порядка въ удовлетвореніи одной изъ существенныхъ потребностей нашего народнаго хозяйства давно уже обращаетъ на себя вниманіе. Въ самомъ дѣлѣ, что̀, повидимому, можетъ быть естественнѣе, какъ воспользоваться современными усовершенствованными способами сношеній для руководства отправляющихся въ отхожіе промыслы. Путешествіе рабочихъ наобумъ изъ году въ годъ въ одно и то же мѣсто есть переживаніе отъ того періода, когда не было ни телеграфовъ, ни желѣзныхъ дорогъ, ни быстрыхъ почтовыхъ сообщеній; при существованіи же перечисленныхъ усовершенствованій новаго времени оно представляется лишь доказательствомъ нашей малой предпріимчивости и недостаточнаго интереса къ истиннымъ народнымъ нуждамъ. Въ самомъ дѣлѣ, направленіе передвиженій рабочихъ хорошо извѣстно, по крайней мѣрѣ въ общихъ чертахъ; если въ свѣдѣніяхъ по этому предмету и есть пробѣлы, то они легко могутъ быть пополнены особымъ изслѣдованіемъ. Какъ скоро выяснилось, въ какихъ именно губерніяхъ и уѣздахъ обыкновенно ощущается надобность въ пришлыхъ рабочихъ и, съ другой стороны, откуда отправляется народъ на земледѣльческіе отхожіе промыслы, то не трудно было бы, повидимому, связать тѣ и другіе пункты своевременнымъ взаимнымъ обмѣномъ соотвѣтствующихъ свѣдѣній. Что мудренаго, въ самомъ дѣлѣ, дать знать изъ Таврической губерніи въ мѣстности, обыкновенно отпускающія туда рабочихъ, что, по выяснившимся видамъ на урожай, туда требуется только половина прошлогодняго числа рабочихъ или, напротивъ, нужно ихъ вдвое больше. Положимъ, такіе

предварительные разсчеты до наступленія самой жатвы не могутъ быть вполнѣ точными; но, во всякомъ случаѣ, они предохранятъ рабочихъ отъ особенно рѣзкихъ и гибельныхъ ошибокъ.

Для осуществленія мысли о болѣе цѣлесообразномъ распредѣленіи отхожихъ рабочихъ требуется устроить въ каждой изъ губерній, какъ принимающихъ, такъ и отпускающихъ ихъ, такой центръ, въ которомъ сосредоточивались бы свѣдѣнія о спросѣ на рабочія руки и предложеніи ихъ, а затѣмъ установить связь между этими центрами путемъ ли прямыхъ между ними сношеній или чрезъ посредство какого-либо центральнаго органа. Что мысль такого рода не представляетъ особыхъ трудностей въ примѣненіи, это доказываетъ фактъ, сообщенный нашимъ самарскимъ корреспондентомъ одновременно съ передачей изложенныхъ выше извѣстій о чрезмѣрномъ наплывѣ рабочихъ. Лѣтъ 10 тому назадъ начальникъ Пензенской губерніи передъ началомъ полевыхъ работъ спросилъ сосѣднихъ губернаторовъ о видахъ на урожай въ ихъ губерніяхъ и о количествѣ пришлыхъ рабочихъ, необходимыхъ, по ихъ мнѣнію, для уборки хлѣба. Полученныя свѣдѣнія были разосланы по волостнымъ правленіямъ тѣхъ мѣстностей губерніи, изъ которыхъ крестьяне обыкновенно отправляются на заработки. Опытъ, по словамъ корреспондента, оказался вполнѣ удаченъ; большинство крестьянъ, узнавъ, что въ облюбованныхъ ими мѣстностяхъ работы мало, перемѣнили свои намѣренія и направились туда, гдѣ въ рабочихъ былъ недостатокъ. Подобный же вопросъ много разъ поднимался въ земствахъ, особенно южныхъ, какъ болѣе заинтересованныхъ въ правильномъ приливѣ рабочихъ. Нѣкоторыя земства обращались въ министерство внутреннихъ дѣлъ съ ходатайствомъ объ устройствѣ особыхъ бюро, въ которыхъ сосредоточивались бы помянутыя выше свѣдѣнія. Въ прошлогоднюю сессію земскихъ собраній въ нѣсколькихъ изъ южныхъ губерній разсматривались доклады по этому вопросу, причемъ признано было необходимымъ, начиная съ текущаго 1883 года, образовать

бюро для собиранія свѣдѣній о размѣрѣ требованій на пришлыхъ рабочихъ въ данномъ году и своевременно публиковать ихъ въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ, а равно и разсылать туда, откуда преимущественно являются рабочіе.

Хотя, такимъ образомъ, давно намѣчены не только потребность въ регулированіи передвиженія рабочихъ партій, но и самые способы удовлетворенія этой потребности, хотя для примѣненія выяснившихся способовъ не нужно ни крупныхъ средствъ, ни большой затраты силъ, а лишь нѣкоторый запасъ доброй воли,—однако проходятъ годы за годами, а русскій крестьянинъ по-прежнему вынужденъ идти въ далекіе заработки наугадъ. Пусть же хоть бьющіе въ глаза факты нынѣшняго года послужатъ какъ для приближающихся земскихъ собраній, такъ и для правительственныхъ учрежденій толчкомъ къ рѣшенію этого вполнѣ разъясненнаго вопроса.

Призрѣніе бѣдныхъ, народное здравіе, квартирный вопросъ.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1885—1898 гг.

Объ организаціи призрѣнія бѣдныхъ въ Москвѣ (1888 годъ).—Въ московскомъ городскомъ управленіи въ концѣ прошлаго года возбужденъ величайшей важности вопросъ о новой организаціи общественнаго призрѣнія неимущихъ. Поводомъ къ возникновенію этого вопроса послужило предложеніе правительства о передачѣ въ вѣдѣніе города дѣлъ существующаго въ Москвѣ Комитета о просящихъ милостыни и находящагося при немъ Работнаго дома. Предсѣдатель коммиссіи о нуждахъ и пользахъ общественныхъ, въ которую былъ переданъ помянутый вопросъ для предварительнаго обсужденія, предложилъ коммиссіи въ своемъ докладѣ не только высказаться въ пользу принятія городомъ обязанностей по разбору и призрѣнію нищихъ въ Москвѣ, но кромѣ того ходатайствовать предъ Думой объ организаціи правильной помощи бѣднымъ въ видахъ предупрежденія нищенства. По мысли составителя проекта И. Н. Мамонтова, организація должна состоять въ устройствѣ особыхъ попечительствъ по участкамъ и постоянной исполнительной коммиссіи общественнаго благотворенія при городской управѣ. Средства для пособія неимущимъ городское управленіе пріобрѣтаетъ путемъ частныхъ пожертвованій и спеціаль-

ныхъ сборовъ, между прочимъ посредствомъ особаго налога на право входа въ общественныя собранія и увеселенія, дополняя эти источники, въ случаѣ ихъ недостаточности, изъ общихъ городскихъ доходовъ. Прежде внесенія своего доклада въ коммиссію г. Мамонтовъ подвергъ его обсужденію въ собраніи приглашенныхъ имъ представителей благотворительныхъ учрежденій столицы и другихъ свѣдущихъ лицъ. Всѣ говорившіе въ этомъ собраніи, несмотря на различіе мнѣній по отдѣльнымъ частямъ проекта, отнеслись съ полнымъ сочувствіемъ къ основной его мысли о сосредоточеніи призрѣнія неимущихъ въ вѣдѣніи города. Пренія касались по преимуществу отношеній города къ существующимъ благотворительнымъ учрежденіямъ, къ церкви и государству, но никто не оспаривалъ ни необходимости, ни цѣлесообразности вмѣшательства города въ призрѣніе. Такимъ образомъ, важный вопросъ поднятъ, и дальнѣйшая его судьба зависитъ отъ успѣшности разработки его въ думской коммиссіи и отъ взглядовъ Думы на эту работу.

Искренно привѣтствуемъ съ своей стороны начало благого дѣла. Наши столицы, какъ это ни странно, отстали въ заботѣ о неимущихъ не только отъ заграничныхъ большихъ городовъ, но даже отъ прочихъ русскихъ городовъ и сельскихъ обществъ. Извѣстно, что по нашимъ законамъ призрѣніе неимущихъ возлагается на тѣ общества, къ которымъ нуждающіеся приписаны. Въ мелкихъ городахъ и въ деревняхъ, гдѣ населеніе слагается преимущественно изъ постоянныхъ жителей, такой принципъ достигаетъ цѣли; но въ столицахъ, гдѣ большинство населенія состоитъ изъ пришлыхъ элементовъ, онъ оставляетъ многія тысячи лицъ на произволъ судьбы. Конечно, въ Москвѣ, какъ и въ любомъ губернскомъ или уѣздномъ городѣ, мѣстные купцы, мѣщане, цеховые ремесленники имѣютъ въ своемъ сословномъ представительствѣ законные органы призрѣнія. Но что сказать о тѣхъ многочисленныхъ лицахъ, которыя не приписаны къ сословіямъ Москвы и даже не имѣютъ въ ней постоянной осѣдлости? Москва имъ помогать не обязана. По закону

они могутъ искать помощи отъ своихъ мѣстныхъ обществъ, но при отдаленности отъ родины это право превращается въ пустое слово. Правда, въ Москвѣ широко развита частная благотворительность; ея жители издавна были извѣстны своею щедростью и состраданіемъ къ бѣднымъ; правда, по цифрѣ благотворительныхъ капиталовъ и по суммѣ выдаваемыхъ пособій наша столица можетъ поспорить даже съ большими городами Западной Европы; но дѣятельность благотворительныхъ учрежденій и частныхъ лицъ разбросана, не организована и потому случайна: одному нуждающемуся выпадетъ на долю черезчуръ обильная помощь, другой по незнанію или неумѣнью взяться за дѣло останется безъ всего. Не удивительно поэтому, что въ Москвѣ, несмотря на широкое развитіе мѣстной благотворительности, нельзя пройти на бойкихъ улицахъ ста шаговъ, не встрѣтивъ человѣка, протягивающаго руку за помощью. Какъ велико въ Москвѣ число жителей, остающихся внѣ организованнаго призрѣнія, можно отчасти судить по цифрамъ переписи, которая обнаружила, что среди здѣшнихъ жителей имѣется только 26% родившихся въ Москвѣ, а 74% прибыли изъ другихъ мѣстъ и притомъ въ значительнѣйшей долѣ въ послѣднее передъ переписью пятилѣтіе. Москва является центромъ, къ которому съ огромнаго района приливаетъ населеніе для цѣлей заработка и обученія; съ каждымъ годомъ, съ каждою новою желѣзною дорогой растетъ эта притягательная сила нашей столицы, а съ нею увеличивается и приливъ неимущихъ.

Можно было бы сказать: съ какой стати коренные москвичи станутъ тратить свои силы и средства на поддержку пришлаго, обездоленнаго люда, который съ каждымъ годомъ все въ большемъ числѣ высылается провинціей? Развѣ у Москвы нѣтъ своихъ бѣдняковъ и развѣ достанетъ какихъ-нибудь средствъ для помощи, когда нуждающіеся въ ней стекаются со всѣхъ концовъ Россіи, привлекаемые слухами о щедрости Москвы. Однако легко убѣдиться въ несостоятельности подобныхъ толковъ. Не нужно забывать, что по преимуществу

пришлое населеніе создаетъ богатства нашей столицы. Вѣдь въ числѣ нѣсколькихъ тысячъ лицъ, ежегодно прибывающихъ въ Москву, главную долю составляетъ рабочій народъ, трудъ котораго безусловно необходимъ для производства ежегодно накопляющихся богатствъ. Остановите этотъ наплывъ рабочаго люда, и Москвѣ придется закрыть большую часть своихъ фабрикъ и торговыхъ заведеній. Если, такимъ образомъ, труду пришлаго населенія въ значительной степени обязаны своимъ происхожденіемъ московскія богатства, то пожертвованіе нѣкоторою долей ихъ для поддержанія инвалидовъ и неудачниковъ труда представляется дѣломъ простой и естественной справедливости. Грѣшно взвалить эту тяготу на деревню, которая отправляетъ въ Москву самыхъ крѣпкихъ и сильныхъ своихъ членовъ, оставляя на своемъ попеченіи дѣтей и стариковъ. При разумной организаціи помощи неимущимъ нѣтъ мѣста для опасеній, что ея искатели будутъ искусственно привлекаться отовсюду: гарантіей противъ этого служитъ тщательное разслѣдованіе обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая нужды,—разслѣдованіе, безъ котораго не можетъ обойтись правильно устроенное общественное призрѣніе.

Мы не будемъ входить ни въ подробное обсужденіе проекта г. Мамонтова, ни излагать какихъ-либо собственныхъ предположеній по его содержанію. Вопросъ, затронутый въ проектѣ, настолько обширенъ и сложенъ, что надъ нимъ, вѣроятно, еще долго придется потрудиться городскому управленію и мы еще не разъ будемъ имѣть случай возвратиться къ нему. Лишь на одномъ пунктѣ, всего больше затрогивавшемся и на упомянутомъ выше предварительномъ собраніи, нельзя не остановиться уже въ настоящую минуту. Успѣшность предпринимаемой организаціи призрѣнія существенно будетъ зависѣть отъ того, въ какія отношенія станетъ городское управленіе къ благотворительнымъ Обществамъ и къ государству. Работы въ настоящемъ случаѣ такъ много, что безъ содѣйствія частныхъ благотворительныхъ предпріятій обойтись невозможно. Однако такое содѣй-

ствіе должно быть подчинено извѣстному плану и правильно координировано съ заботами самого города. Для этого необходимо прежде всего привести въ извѣстность существующія благотворительныя учрежденія, выяснить ихъ задачи, средства и результаты дѣятельности, съ тѣмъ, чтобы органамъ городского управленія не приниматься въ другой разъ за то, что дѣлается уже помимо ихъ. Кромѣ того, для приданія большей планомѣрности дѣйствіямъ частной благотворительности можно было бы, повидимому, прибѣгнуть къ мѣрѣ, предлагавшейся однимъ изъ говорившихъ въ названномъ выше собраніи,—именно обѣщать изъ городскихъ средствъ пособіе тѣмъ изъ благотворительныхъ предпріятій, которыя подчинятся программѣ, намѣченной городомъ.—Подобнымъ же образомъ городъ не можетъ обойтись безъ дѣятельной поддержки со стороны правительства. Такъ какъ пришлое населеніе, приливающее къ Москвѣ, вербуется съ обширнаго района нѣсколькихъ губерній, то цѣлесообразныя мѣры по призрѣнію неимущихъ невозможны безъ соглашенія съ центральною и мѣстною администраціей.

Желая полнаго успѣха доброму начинанію, мы увѣрены, что въ случаѣ его осуществленія городъ встрѣтитъ самую дѣятельную поддержку со стороны жителей нашей столицы. Если городъ серьезно возьметъ призрѣніе неимущихъ въ свои руки и отнесется къ нему съ энергіей, то за средствами дѣло не станетъ, потому что каждый не только съ охотой предоставитъ въ распоряженіе городского управленія тѣ суммы, которыя тратятся теперь безъ всякаго толку на случайныя подаянія, но готовъ будетъ въ случаѣ надобности удѣлить и болѣе крупную долю своихъ доходовъ.

Объ устарѣлости нашего санитарнаго законодательства (1885 годъ).—Въ послѣдніе дни благодаря судебнымъ разбирательствамъ огласилось въ Москвѣ нѣсколько возмутительныхъ нарушеній санитарнаго благоустройства. Въ № 294 нашей газеты былъ помѣщенъ отчетъ

о дѣлѣ кондитера Панаіотти по обвиненію его городской управой въ «необыкновенно грязномъ содержаніи» заведенія, а въ № 285 было изложено подобное же дѣло, слушавшееся, такъ же какъ и первое, въ столичномъ мировомъ съѣздѣ, по обвиненію городской управой инженеръ-капитана Ромейко въ «невообразимо грязномъ содержаніи двора и квартиръ» въ его домѣ въ Зарядьѣ. Волосъ станетъ дыбомъ при чтеніи подробностей, послужившихъ поводомъ къ вмѣшательству городской управы. У кондитера столы для приготовленія конфектъ покрыты толстыми наростами грязи, мѣдная посуда поросла ядовитою зеленью, въ ягодныхъ сиропахъ плаваютъ разложившіяся крысы, въ складѣ кондитерскихъ товаровъ находится какая-то зловонная жидкость, отъ которой санитарному попечителю сдѣлалось дурно, а между тѣмъ здѣсь же надъ бочками съ патокой намощены доски, служащія постелью для рабочихъ. Дворъ, кладовая оказались въ такомъ видѣ, что чувство отвращенія не позволяетъ повторить ихъ описанія. Еще возмутительнѣе случай г. Ромейко. Его домъ—самый грязный домъ грязнаго Зарядья. Онъ состоитъ изъ коекъ и угловъ, настолько сырыхъ, что даже въ лѣтнее время санитарный попечитель требовалъ постановки тамъ переносныхъ желѣзныхъ печей. Тѣсный дворъ покрытъ зловонными нечистотами, текущими на сосѣдніе дворы и въ переулокъ. Въ домѣ, гдѣ помѣщается до 400 жильцовъ, имѣется только одна ретирада, никогда вполнѣ не вычищаемая. Не удивительно поэтому, что домъ Ромейко является «гнѣздомъ заразныхъ болѣзней».

Гдѣ, въ какой странѣ, въ какомъ благоустроенномъ городѣ возможны подобные факты? Трудно повѣрить, чтобы все это происходило въ столицѣ европейскаго государства, а не въ грязнѣйшихъ кварталахъ какого-нибудь глухого азіатскаго городишка. Этотъ инженеръ, собирающій дань съ нищаго люда за право преклонить голову въ вонючемъ и сыромъ углу и не желающій позаботиться о томъ, чтобы по крайней мѣрѣ отрава міазмовъ не морила несчастныхъ, этотъ кондитеръ, снабжающій Россію конфектами изъ кры-

спныхъ испражненій и угощающій рабочій людъ сахарнымъ квасомъ, настоеннымъ на трупахъ крысъ, вѣдь это могло бы показаться сказкой, выдумкой больного воображенія, если бы не было констатировано законно составленнымъ актомъ и доказано на судѣ. Между тѣмъ не подлежитъ сомнѣнію, что названные случаи—далеко не единственные. Каждый мѣсяцъ, каждую недѣлю городской санитарный надзоръ открываетъ что-нибудь въ этомъ родѣ и притомъ нерѣдко въ промышленныхъ заведеніяхъ съ обширной репутаціей и въ домахъ довольно именитыхъ московскихъ жителей. Нужно отдать честь санитарнымъ попечителямъ и врачамъ нашей столицы за то, что они съ энергіей, настойчивостью и гражданскимъ мужествомъ исполняютъ лежащую на нихъ тяжелую и щекотливую обязанность. Они не стѣсняются изображать найденныя неисправности въ ихъ истинномъ видѣ, не лѣнятся по нѣскольку разъ посѣщать такія мѣста, какъ домъ Ромейко или кондитерское заведеніе Панаіотти, не страшатся хлопотъ судебнаго разбирательства.

Но вопросъ въ томъ, чѣмъ оканчиваются всѣ эти старанія? Мировые судьи въ названныхъ выше случаяхъ исполнили свой долгъ, приговоривъ виновныхъ къ 20-тидневному заключенію въ городскомъ арестномъ домѣ. Но развѣ подобный исходъ дѣла соотвѣтствуетъ возмущенному чувству общественной справедливости? Отсидѣвъ недлинный срокъ ареста, кондитеръ будетъ по-прежнему угощать потребителей произведеніями своего искусства, а инженеръ отдавать наемщикамъ свои помѣщенія. Развѣ для подобныхъ личностей что-нибудь значитъ безчестіе ареста? Развѣ общественный срамъ способенъ подвинуть такія натуры на затрату лишняго гроша? Единственною справедливою мѣрой въ этомъ случаѣ было бы немедленное приведеніе неисправностей въ порядокъ самою городскою администраціей за счетъ виновныхъ, съ наложеніемъ притомъ на нихъ высокаго штрафа, а при повторившейся неисправности—запрещеніе впредь заниматься промысломъ. Обнаружься что-либо подобное дѣйствіямъ г. Ромейко въ Лондонѣ или другомъ крупномъ ан-

глійскомъ городѣ, и ему было бы немедленно предписано снести свой домъ, а если бы этотъ приказъ не былъ исполненъ, то черезъ три мѣсяца его домъ былъ бы разрушенъ мѣстными властями, а издержки этой операціи покрыты чрезъ продажу оставшихся матеріаловъ. У насъ же мировой съѣздъ долженъ былъ отложить дѣло о приведеніи въ порядокъ дома Ромейко до тѣхъ поръ, пока мировой судья не соберетъ справокъ, во что обойдется очистка. Изъ-за этихъ справокъ затянется дѣло, и г. Ромейко еще нѣсколько мѣсяцевъ будетъ отравлять своихъ жильцовъ сыростью и зловоніемъ. Если бы исправленіе дома обошлось не 700 руб., какъ было заявлено для оттяжки дѣла въ мировомъ съѣздѣ, а 7,000 р., и въ такомъ случаѣ его слѣдовало бы немедленно потребовать отъ владѣльца: здоровье и жизнь ни въ чемъ неповинныхъ людей, каждую минуту рискующихъ погибнуть отъ заразы, должны быть для суда дороже не только сотенъ, но даже сотенъ тысячъ рублей въ карманѣ владѣльца, не желающаго знать о самыхъ насущныхъ потребностяхъ общежитія.

Случаи, подобные разсмотрѣннымъ выше, невольно наводятъ на мысль о несовершенствахъ нашего санитарнаго законодательства. Эти узаконенія сохранились почти въ неизмѣнномъ видѣ отъ того добраго стараго времени, когда Россія жила патріархальной деревенской жизнью. Все перемѣнилось съ тѣхъ поръ, наша страна обзавелась городами со многими сотнями тысячъ жителей, водворила у себя фабричные округа съ десятками тысячъ рабочихъ; лишь старые законы остаются какимъ-то анахронизмомъ среди этого всеобщаго движенія. Большинство нынѣ живущаго поколѣнія даже по имени не слыхало курьезныхъ статей Уставовъ благоустройства въ городахъ и селеніяхъ, пожарнаго, строительнаго, врачебнаго и т. д., а между тѣмъ эти постановленія сплошь и рядомъ связываютъ руки отдѣльной личности тамъ, гдѣ не надо, и оставляютъ безъ огражденія отъ личнаго произвола и эгоизма важнѣйшіе общественные интересы. Факты въ родѣ разсказанныхъ выше, вообще та грязь, среди которой мы живемъ, та гру-

бѣйшая фальсификація продуктовъ, которыми мы питаемся, были бы невозможны при законодательствѣ, болѣе отвѣчающемъ современнымъ требованіямъ. Не слѣдуетъ забывать, что въ Западной Европѣ всѣ болѣе просвѣщенныя государства въ теченіе послѣдняго десятилѣтія подвергли коренной передѣлкѣ свои санитарные кодексы. Англія въ 1875 г. издала знаменитый законъ о народномъ здравіи; Германія въ 1879 г. выработала новыя правила о торговлѣ питательными веществами. Франція еще въ 60-хъ годахъ ввела постановленія о нездоровыхъ жилищахъ, поведшія къ ломкѣ нѣсколькихъ сотенъ домовъ въ одномъ Парижѣ. Замѣчательно, что Англія, гдѣ не только въ книгахъ закона, но и на практикѣ господствуетъ полная неприкосновенность личности и собственности, не стѣсняется самыми крутыми мѣрами въ случаяхъ нарушенія санитарныхъ интересовъ общества. Англійскій судья не поцеремонится, напримѣръ, назначить штрафъ въ 20 ф. стерл. за кусокъ испорченнаго мяса, найденный въ мясной лавкѣ; англійскія санитарныя власти, въ случаѣ замѣченной неисправности жилищъ, безъ всякихъ околичностей являются къ виновному, устраняютъ неисправность и взыскиваютъ издержки съ имущества виновнаго. Это право доходитъ даже до полнаго разрушенія вредныхъ жилищъ. Въ Германіи, по закону 1879 г., фальсификація питательныхъ веществъ или же завѣдомая продажа испорченныхъ припасовъ наказывается тюремнымъ заключеніемъ до 6 мѣсяцевъ и денежнымъ штрафомъ до 1,500 марокъ. Кромѣ того судьѣ предоставлено право для предупрежденія потребителей публиковать имена промышленниковъ и торговцевъ, сбывающихъ поддѣльные или негодные продукты. Но дѣло не въ одной строгости наказаній. Новѣйшія законодательства повсюду установляютъ спеціальный санитарный надзоръ, постоянно наблюдающій за состояніемъ жилищъ, промышленныхъ заведеній, мѣстъ торговли, а также за удовлетворительностью продаваемыхъ припасовъ. Въ Англіи въ 1882 году находилось на службѣ 1,102 санитарныхъ врача и 996 санитарныхъ

инспекторовъ. Изъ этого числа въ одномъ Лондонѣ числилось 153 медика. Какую противоположность этимъ примѣрамъ представляютъ наши отношенія, гдѣ санитарный надзоръ существуетъ лишь въ столицахъ, да и то въ скудныхъ зачаткахъ и притомъ чуть не со вчерашняго дня, когда онъ былъ заведенъ подъ страхомъ приближавшейся холеры, гдѣ судья гораздо строже покараетъ голоднаго мальчишку, укравшаго калачъ, чѣмъ богатаго домовладѣльца, отравляющаго міазмами сотни своихъ жильцовъ.

Настала неотложная потребность въ коренномъ пересмотрѣ нашихъ санитарныхъ законовъ. Къ этому побуждаетъ быстрый ростъ нашихъ городовъ, особенно столицъ, неизбѣжно ведущій за собою при господствѣ нынѣшнихъ порядковъ загрязненіе рѣкъ, почвы и воздуха. Въ Англіи еще по закону 1848 года достаточно было доказать, что въ какой-либо общинѣ средняя смертность въ теченіе послѣднихъ семи лѣтъ превышала 23 человѣка на 1,000, для того, чтобы уполномочить правительство къ обязательному введенію строгаго санитарнаго режима и дорого стоящихъ мѣръ въ родѣ канализаціи. Если руководствоваться подобнымъ масштабомъ, то въ нашемъ отечествѣ не только наступилъ, но давно уже прошелъ моментъ для серьезнаго преобразованія санитарной части. У насъ даже въ столицахъ смертность очень рѣдко спускается ниже 30 на 1,000, а въ прочихъ городахъ нерѣдко доходитъ до 40 и даже до 50 человѣкъ на 1,000 жителей.

О недостаткѣ городского благоустройства въ Москвѣ (1886 годъ).—Съ наступленіемъ весенняго времени начинаютъ особенно бросаться въ глаза разные недостатки благоустройства въ нашей столицѣ. При свѣтѣ яркихъ лучей весенняго солнца невыразимо жалкими представляются мостовыя нашихъ улицъ, покрытыя выбоинами и ямами, облитыя липкою грязью. Вы не можете проѣхать четверти часа безъ того, чтобы не встрѣтить посреди улицы

упавшую лошадь, изнемогающую подъ ударами разъяреннаго возницы, или свалившагося экипажа со сломанною осью. Вы не можете сдѣлать десяти шаговъ, не испытывая зловонія, несущагося съ улицъ и изъ глубины дворовъ. Но особенно тягостное зрѣлище представляютъ въ это время бассейны, изъ которыхъ московскіе обыватели снабжаются водой. Уже при самомъ приближеніи къ водоему васъ поражаетъ толпа людей съ бочками, въ нѣсколько параллельныхъ рядовъ расположившихся вокругъ него. Что это такое? Это чающіе движенія воды. Тоненькою струйкой, чуть не каплями, падаетъ вода на грязное, заросшее плѣсенью дно бассейна и, не успѣвъ даже омыть дна, вычерпывается потребителями изъ образовавшихся выбоинъ. Больше часа требуется при такихъ условіяхъ на то, чтобы наполнить бочку микстурой воды съ плѣсенью, и потому злосчастнымъ представителямъ водовознаго промысла приходится почти по полусуткамъ, день и ночь, безъ сна и домашняго крова, ожидать своей очереди у бассейна. Нечего и говорить о томъ, каково въ это время положеніе жителей, вынужденныхъ ожидать по цѣлымъ часамъ воды и получающихъ въ результатѣ вмѣсто воды какую-то грязноватую жидкость. Черезъ нѣсколько дней, когда разливъ лишитъ прибрежныхъ жителей возможности пользоваться водою изъ Москвы рѣки и пригонитъ всѣхъ ихъ къ городскимъ бассейнамъ, бѣдственное положеніе нашей столицы въ отношеніи насущнѣйшей потребности каждаго живого существа выступитъ во всей своей яркости.

Каждаго свѣжаго человѣка, попадающаго къ намъ, не говоримъ изъ западно-европейскихъ большихъ городовъ, блистающихъ своими удобствами и идеальною чистотой, но даже изъ мало-мальски приличнаго русскаго губернскаго города, удивляетъ, поражаетъ и разочаровываетъ видъ нашей столицы. Неужели, думается, милліонное населеніе можетъ жить среди такой обстановки, свойственной развѣ какому-нибудь городишкѣ съ десяткомъ тысячъ жителей? Населеніе дѣйствительно живетъ, но какъ? Въ городѣ, кото-

рый по своему климату, по географическому положенію, по обширности занимаемаго пространства долженъ былъ бы занимать одно изъ первыхъ мѣстъ относительно санитарнаго состоянія, умираетъ ежегодно не меньше жителей, нежели въ сыромъ болотистомъ Петербургѣ, и гораздо больше, нежели въ Лондонѣ и Парижѣ, во много разъ превосходящихъ Москву по числу жителей. Въ 1882 году смертность въ Москвѣ равнялась 39 чел. на 1,000, въ среднемъ же выводѣ за три года, съ 1882 г. по 1884 г., составляла 34 чел. на 1,000 жит., между тѣмъ какъ въ Берлинѣ умерло въ 1881 г. 27 чел., въ Парижѣ 25 чел., въ Лондонѣ 20 чел. на 1,000. Не нужно кромѣ того забывать, что въ Москвѣ вслѣдствіе огромнаго прилива посторонняго, преимущественно крестьянскаго населенія, оставляющаго семьи въ деревняхъ, гораздо больше нежели въ Западной Европѣ доля населенія въ возрастѣ отъ 15-ти до 60-ти лѣтъ, отличающемся наименьшею смертностью. Около 4,000 человѣческихъ жизней гибнетъ у насъ ежегодно отъ заразительныхъ болѣзней, что составляетъ 52 чел. на 10,000 жителей, тогда какъ въ Берлинѣ количество умирающихъ отъ инфекціонныхъ болѣзней въ десятилѣтіе съ 1869 г. до 1878 г. не превышало 40 чел. на 10,000.

При вопросѣ о причинахъ указанныхъ явленій невольно охватываетъ душу грустное чувство. Москвѣ невозможно ссылаться на основное препятствіе ко всякимъ улучшеніямъ,—на недостатокъ средствъ. Если, напримѣръ, Одесса имѣетъ превосходныя мостовыя и водопроводъ, доставляющій сколько угодно воды, то у Москвы ли съ ея вѣковыми богатствами не хватило бы силъ для обзаведенія такими же удобствами. Кредитъ нашей столицы, какъ показалъ недавній заемъ, прочнѣе, нежели даже кредитъ русскаго государства, по той простой причинѣ, что Москва пока не имѣетъ долговъ. Опасаться обремененія текущаго городского бюджета платежами по займамъ на благоустройство нѣтъ смысла, потому что теперь жители порознь тратятъ гораздо больше на то же самое. Нельзя ссылаться и на техническія

трудности, такъ какъ къ услугамъ нашей столицы богатый опытъ западно-европейскихъ городовъ и знанія различныхъ мѣстныхъ спеціалистовъ, давно трудящихся надъ выработкой плановъ различныхъ улучшеній. Вся бѣда, къ сожалѣнію, состоитъ въ недостаткѣ предпріимчивости и рѣшимости среди нашего городского общественнаго управленія. Болѣе десяти лѣтъ тянется здѣсь дѣло о водоснабженіи и никакъ не можетъ придти къ концу. Едва составится послѣ долгихъ колебаній и обсужденій какой-нибудь планъ, какъ мнимые ревнители городскихъ интересовъ, а въ сущности боязливые противники всего новаго, тотчасъ же ополчатся противъ слагающагося рѣшенія и снова оттянутъ его. Сколько разъ поступали въ Думу готовыя предположенія о водопроводахъ, и все напрасно: вопросъ постоянно отлагается, и кто знаетъ, когда онъ будетъ рѣшенъ.

Извѣстно, что въ началѣ апрѣля истекаетъ срокъ для подачи заявленій отъ лицъ, желающихъ взять на себя устройство городского водопровода. Не знаемъ, поступятъ ли какія-либо заявленія, а если поступятъ, какъ отнесутся къ нимъ представители города; но во всякомъ случаѣ пусть же, наконецъ, Дума придетъ къ чему-нибудь. Если соискателей не окажется или предложенія будутъ невыгодны, пусть Дума рѣшится строить водопроводъ хозяйственнымъ способомъ, который нѣсколько разъ предлагался ей. Настоящій моментъ по состоянію денежнаго рынка настолько благопріятенъ для реализаціи капитала, что упустить его было бы большою ошибкой. Мы не говоримъ уже о тѣхъ жертвахъ человѣческими жизнями, которыя будутъ принесены въ случаѣ оттяжки дѣла еще на годъ или на два. Пусть же думскіе критики живо представятъ себѣ страданія жителей столицы отъ хроническаго безводія, оцѣнятъ безвременныя жертвы разныхъ эпидемій и, лишь тщательно взвѣсивши всѣ эти и подобныя послѣдствія промедленія, рѣшатся требовать новаго пересмотра водопроводнаго дѣла. Вопросъ такъ насущенъ и неотложенъ, что выгоднѣе истратить лишнее, лишь бы не откладывать дѣла даже на одинъ годъ.

Квартирный вопросъ въ Москвѣ (1898 годъ).—Квартирный вопросъ въ большихъ городахъ обыкновенно сводится къ снабженію сколько-нибудь сноснымъ кровомъ бѣднѣйшихъ, рабочихъ слоевъ населенія, и это,—конечно, самая важная съ общественной точки зрѣнія часть задачи. Но въ исторіи городовъ бываютъ такіе моменты, когда не только бѣднѣйшіе, но и сравнительно достаточные классы не могутъ обезпечить себѣ порядочныхъ жилищъ. Такое явленіе обыкновенно наблюдается въ эпохи быстраго роста городовъ подъ вліяніемъ какихъ-либо крупныхъ перемѣнъ въ ходѣ промышленности, въ направленіи торговли или въ политическомъ значеніи городовъ. Квартирный кризисъ переживался въ Берлинѣ въ серединѣ 70-хъ годовъ, въ Римѣ—послѣ того, какъ онъ сдѣлался столицей объединенной Италіи, и т. д. Нѣчто подобное происходитъ въ послѣднее время и въ Москвѣ.

Съ наступленіемъ лѣта московскія улицы обычно переполняются искателями квартиръ. Отцы или матери семействъ снуютъ отъ дома къ дому съ озабоченными лицами, выслѣживая, не окажется ли на воротахъ или окнахъ желанной записки о сдачѣ квартиры. Разыскивается дворникъ, осматривается квартира, и въ концѣ-концовъ—новое бѣганье, новые осмотры. Многіе десятки, а нерѣдко сотни помѣщеній приходится пересмотрѣть нанимателю, прежде нежели онъ, утомленный и разочарованный, успокоится на какомъ-либо жилищѣ на годъ, много на два, чтобы затѣмъ снова начать повтореніе той же процедуры. Эта безтолковая бѣготня, конечно, происходитъ отчасти отъ недостатка правильно устроенныхъ и добросовѣстныхъ предпріятій для посредничества по пріисканію квартиръ; но главнымъ образомъ она зависитъ отъ того, что въ нашей столицѣ слишкомъ мало жилищъ, приспособленныхъ къ потребностямъ людей небогатыхъ, живущихъ трудомъ, но въ то же время развившихъ въ себѣ потребности извѣстныхъ удобствъ и комфорта въ жильѣ. Современная Москва отстраивалась еще въ эпоху стараго барства. Недаромъ же въ Москвѣ до сихъ поръ

живетъ въ обыденномъ лексиконѣ терминъ «барская квартира», обозначающій помѣщеніе съ массой показныхъ комнатъ, съ низкими антресолями для домочадцевъ и съ жалкимъ подваломъ для прислуги. Въ послѣднія десятилѣтія жизнь нашей столицы рѣзко измѣнилась. У насъ народился и развился обширный классъ лицъ, которымъ не по-плечу барскія квартиры стараго типа, а нужны небольшія благоустроенныя помѣщенія въ пять—шесть комнатъ, хорошо расположенныхъ и снабженныхъ всѣми удобствами современнаго комфорта. На подобныя помѣщенія страшный спросъ; они занимаются задолго до истеченія срока контракта, они передаются по знакомству изъ рукъ въ руки. Между тѣмъ подобныхъ квартиръ у насъ почти нѣтъ. Наниматели тщетно проводятъ недѣли и мѣсяцы въ поискахъ за жилищами этого типа. Недостатокъ такихъ помѣщеній особенно остро чувствуется въ настоящемъ году. Общій голосъ, что порядочныхъ квартиръ нѣтъ, что все сколько-нибудь стóящее вниманія уже разобрано къ началу обычнаго сезона квартирныхъ поисковъ.

Что Москва испытываетъ квартирную нужду,—это дѣло вполнѣ естественное. Наша столица растетъ не по днямъ, а по часамъ. Сдѣлавшись центромъ желѣзныхъ дорогъ, сосредоточивъ въ себѣ колоссальную промышленность и торговлю, Москва уже издавна привлекаетъ къ себѣ массы народа изъ провинціи; если она уже теперь насчитываетъ болѣе милліона жителей, то чтó же будетъ, когда къ ней примкнетъ еще пять новыхъ рельсовыхъ путей? Между тѣмъ по роду построекъ Москва до сихъ поръ сохраняетъ искони присвоенное ей названіе «большой деревни». Не только ни одинъ изъ западно-европейскихъ большихъ городовъ не носитъ на себѣ такого отпечатка патріархальнаго провинціализма, но уже большая часть нашихъ крупныхъ губернскихъ городовъ пошли въ этомъ отношеніи дальше Москвы. Въ Парижѣ, Берлинѣ, Вѣнѣ, даже въ Петербургѣ въ центральныхъ частяхъ города преобладаютъ многоэтажные дома современной архитектуры. Въ Вѣнѣ, во внутреннемъ городѣ, три четверти всѣхъ домовъ имѣютъ больше трехъ этажей, а

четверть домовъ—пятиэтажные. У насъ же, въ Москвѣ, многоэтажные дома, даже въ центральныхъ мѣстностяхъ, тонутъ въ массѣ двухъэтажныхъ и даже одноэтажныхъ домовъ. Это зрѣлище не представляло бы ничего особеннаго, если бы земля для построекъ была у насъ дешева или если бы наши внутреннія сообщенія давали возможность жителямъ разбрасываться такъ же широко, какъ въ Лондонѣ. Но ничего подобнаго у насъ нѣтъ. Земля въ центральныхъ частяхъ поднялась до баснословной высоты, 200—300 рублей за квадратную сажень; по части же внутреннихъ сообщеній мы не пошли дальше старозавѣтныхъ конокъ съ медленной тягой по безконечно длиннымъ улицамъ. При цѣнѣ выше 100 рублей за сажень одноэтажные и двухъэтажные дома-особняки представляютъ собою непозволительную роскошь, за которую волей-неволей должны расплачиваться изъ своихъ кармановъ небогатые наниматели.

Москва настоятельно нуждается въ перестройкѣ, подобной той, какой при тѣхъ же условіяхъ подверглись прочіе европейскіе города. Но какими силами можетъ совершиться превращеніе нашей столицы изъ старой деревни въ благоустроенный городъ? Здѣсь на первомъ мѣстѣ стоятъ обыкновенныя капиталистическія предпріятія. Представляется поистинѣ удивительнымъ, что до сихъ поръ не примутся за перестройку Москвы наши русскіе и иностранные капиталисты. Вѣдь теперь проходитъ пора тѣхъ баснословныхъ барышей, которые нѣкогда выпадали на долю промышленныхъ и торговыхъ капиталовъ. Кромѣ того, не нужно забывать, что въ каждой странѣ имѣется масса такихъ капиталовъ, которые не могутъ идти въ промышленное употребленіе, а помѣщаются въ фонды, гипотеки,—вообще ищутъ хоть небольшого, но вѣрнаго дохода.

Когда вѣрнѣйшія процентныя бумаги приносили 6—7%, зачѣмъ было хлопотать о постройкѣ домовъ? Но теперь и въ промышленныхъ дѣлахъ конкурренція замѣтно сократила доходы, и на фондовомъ рынкѣ предстоитъ капиталамъ скромная выручка. Успѣшныя конверсіи послѣднихъ лѣтъ

показываютъ, что владѣльцы свободныхъ капиталовъ начинаютъ довольствоваться какими-нибудь $4^1/_2$, даже $4^0/_0$, если только помѣщенія представляются имъ достаточно надежными. При такихъ условіяхъ есть, конечно, полный разсчетъ взяться за строительныя предпріятія. Если постройки будутъ сдѣланы раціонально какъ въ техническомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніяхъ, то вложенный въ нихъ капиталъ будетъ всегда приносить больше, нежели процентныя бумаги. Къ счастію, капиталисты начинаютъ понимать происходящія перемѣны. Въ Москвѣ начато нѣсколько построекъ страховыми Обществами, которыя нашли, что помѣщеніе ихъ резервныхъ фондовъ въ дома будетъ выгоднѣе, чѣмъ традиціонная покупка процентныхъ бумагъ. Въ послѣднее время иностранные капиталы охотно ищутъ помѣщенія въ Россіи и сплошь и рядомъ направляются въ предпріятія рискованныя. Отчего бы, казалось, этимъ капиталамъ не приняться за строительство въ городахъ, имѣющихъ такое будущее и въ то же время такъ отставшихъ въ своемъ благоустройствѣ, какъ Москва? Въ нашей столицѣ по этой части такъ много дѣла, что пройдутъ десятилѣтія прежде, нежели почувствуется избытокъ въ жилищахъ. Если бы отдѣльнымъ капиталистамъ показалось рискованнымъ и непривычнымъ влагать свои средства въ строительныя дѣла, могли бы составляться и компаніи для постройки и эксплоатаціи домовъ.

Но какъ бы то ни было, заставить капиталистовъ строить дома никто не можетъ, а нужда въ обезпеченіи квартирами неотложная. При такихъ условіяхъ какъ не вспомнить о примѣненіи начала ассоціаціи, которое успѣло уже принести столько пользы при удовлетвореніи жилищной потребности на Западѣ. Въ Англіи, Америкѣ, Германіи, Австріи, въ особенности же въ Даніи въ эпоху жилищной нужды съ успѣхомъ приходили на помощь строительныя Общества, которыя составлялись изъ самихъ квартирантовъ. Складывая сравнительно небольшія средства въ видѣ основного или паевого капитала, строительныя или, вѣрнѣе, домовладѣльческія товарищества пріобрѣтаютъ остальныя средства пу-

темъ залога въ гипотечныхъ учрежденіяхъ или же, какъ это имѣетъ мѣсто во многихъ случаяхъ на Западѣ, посредствомъ выпуска собственныхъ облигацій. Такая группа домовладѣльцевъ покупаетъ землю и строитъ дома по своимъ потребностямъ, приспособляя ихъ къ нуждамъ и средствамъ участниковъ. Погашая долгъ кредитному учрежденію по частямъ, мелкими взносами, обыкновенно не превышающими обычной квартирной платы, члены товарищества съ теченіемъ времени становятся собственниками цѣннаго имущества, которое, въ случаѣ нежеланія владѣть имъ, всегда можетъ съ успѣхомъ быть перепродано въ другія руки. На Западѣ при помощи такой организаціи сдѣлалась домовладѣльцами масса лицъ, которыя иначе не могли бы никогда помышлять о томъ; но что еще важнѣе,—множество участниковъ обзавелись жилищами, которыя всецѣло приспособлены къ ихъ нуждамъ и не могутъ быть отняты посторонней волей. Въ прошломъ году въ газетахъ появилось извѣстіе, будто въ Москвѣ задумывается строительное Общество изъ людей средняго достатка. Съ тѣхъ поръ что-то не слышно объ этомъ начинаніи, а между тѣмъ подобныя попытки были бы теперь очень своевременны. Нужно только, чтобы первые опыты были хорошо обдуманы; неудача, какъ бы она ни была случайна, способна надолго отбить охоту отъ полезнаго дѣла.

Продовольственное дѣло.

Передовыя статьи изъ „Русскихъ Вѣдомостей“ 1883—1907 гг.

Развитіе путей сообщенія и необходимость продовольственныхъ запасовъ (1883 годъ).—Въ странѣ, которая живетъ преимущественно доходомъ отъ сельскохозяйственнаго промысла, на каждомъ шагу даетъ себя чувствовать «власть земли». Богатство и бѣдность, радость и горе, благосостояніе и упадокъ жителей находятся здѣсь въ непосредственной зависимости отъ слѣпой игры стихійныхъ силъ, выражающейся въ обиліи или скудости урожая. Какъ бы ни возрастало умѣнье обращаться съ почвой, человѣкъ никогда не въ состояніи вполнѣ отдѣлаться отъ этой зависимости. Поэтому въ земледѣльческой странѣ одна изъ важнѣйшихъ задачъ народнаго хозяйства состоитъ въ устройствѣ и поддержаніи такихъ приспособленій, которыя предохраняли бы жителей отъ невыгодныхъ послѣдствій природныхъ случайностей. Отсутствіе или недостатокъ подобныхъ приспособленій могутъ сами по себѣ, помимо другихъ причинъ, породить хроническую бѣдность среди населенія, живущаго, повидимому, въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ. Одинъ годъ значительнаго неурожая или безкормицы можетъ заразъ погубить всѣ плоды многолѣтнихъ сбереженій и, кромѣ того, создать на длинный періодъ времени долговую кабалу.

Нельзя не замѣтить, что въ нашемъ отечествѣ указанная хозяйственная задача очень далека отъ удовлетворительнаго рѣшенія, и притомъ въ настоящую минуту дальше, чѣмъ въ былое время. Прежде, при разобщенности рынковъ и маломъ развитіи обмѣна, каждый заботливый хозяинъ старался собирать болѣе или менѣе значительные запасы хлѣба и кормовыхъ средствъ. Не довольствуясь усиліями частныхъ лицъ, государственная власть съ своей стороны учреждала общественные магазины для принудительнаго накопленія продовольственныхъ запасовъ. Заботы объ устройствѣ, наполненіи и исправномъ содержаніи такихъ магазиновъ занимали правительство, начиная со временъ Петра Великаго. При Екатеринѣ II запасные магазины учреждены въ городахъ и селахъ. Уставъ народнаго продовольствія 1834 года, кромѣ частныхъ магазиновъ по отдѣльнымъ селеніямъ, назначенныхъ для обсѣмененія полей и продовольствія жителей, завелъ еще магазины общіе въ главныхъ пунктахъ путей сообщенія, для пересылки хлѣба по требованію обстоятельствъ. Независимо отъ запасовъ въ натурѣ составлялся еще, какъ извѣстно, денежный продовольственный капиталъ. Такимъ образомъ, въ предшествующемъ поколѣніи и старанія частныхъ лицъ, и цѣлая система правительственныхъ мѣръ, и, наконецъ, самый строй хлѣбной торговли, отличавшійся медленностью и обиліемъ переходовъ товара изъ рукъ въ руки, обезпечивали существованіе въ странѣ въ каждый данный моментъ значительныхъ продовольственныхъ запасовъ. Правда, такой порядокъ не предохранялъ страну отъ голодовъ, но это зависѣло не столько отъ недостатка продовольствія, сколько отъ трудности доставить запасы туда, гдѣ въ нихъ ощущалась потребность.

Въ нашемъ поколѣніи дѣло народнаго продовольствія приняло иной видъ. Быстрое усовершенствованіе средствъ сообщенія, сопровождавшееся сильнымъ поднятіемъ обычныхъ цѣнъ хлѣба въ земледѣльческихъ мѣстностяхъ, развитіе денежнаго хозяйства послѣ крестьянской реформы, ростъ платежей, лежащихъ на сельскомъ населеніи,—всѣ эти пере-

мѣны, совершившіяся на разстояніи какого-нибудь десятка лѣтъ, вынудили хозяевъ постепенно спускать имѣвшіеся запасы, такъ что къ настоящему времени отъ нихъ не осталось въ большинствѣ случаевъ никакихъ слѣдовъ. Многолѣтнія скирды хлѣба, нѣкогда составлявшія непремѣнную принадлежность зажиточныхъ селеній Малороссіи или Новороссіи, теперь отошли въ область преданія. Помѣщики, такъ же какъ и крестьяне, продаютъ свой хлѣбъ, едва только онъ обмолоченъ. Въ то же время преобразовался и самый строй торговли. Благодаря быстротѣ и регулярности желѣзнодорожной и пароходной перевозки торговцы хлѣбомъ не имѣютъ болѣе надобности подолгу задерживать товаръ на пристаняхъ или въ сухопутныхъ перегрузочныхъ пунктахъ, какъ это бывало встарину. Малороссійскій хлѣбъ успѣваетъ теперь въ ту же осень, когда онъ собранъ, попасть въ Марсель или Лондонъ. Такимъ образомъ, частныя лица въ настоящее время утратили интересъ къ составленію запасовъ. Что же касается до государства, то оно также сложило съ себя заботы объ этомъ предметѣ, передавъ дѣло народнаго продовольствія въ руки земства. Нѣкоторыя изъ земствъ старательно занялись продовольственнымъ вопросомъ, другія, напротивъ, оставили его безъ вниманія. Во всякомъ случаѣ, при отсутствіи какого бы то ни было единенія между земствами, въ направленіи мѣръ по народному продовольствію нѣтъ теперь общаго плана, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ нѣтъ даже никакого плана. Послѣ сильнаго неурожая, въ виду угрожающаго голода, земство и мѣстныя власти горячо заботятся объ оказаніи временной помощи нуждающимся; но минуетъ бѣда, и всѣ складываютъ руки. И вотъ мы видимъ, что во многихъ уѣздахъ запасные магазины пусты, собственные продовольственные капиталы прожиты, ссуды, взятыя у правительства на тотъ же предметъ, состоятъ въ неоплатной недоимкѣ. Случись неурожай, и населенію придется плохо.

Примѣръ настоящей весны для многихъ мѣстностей доказываетъ вѣрность изложенныхъ выше положеній. Въ нѣ-

которыхъ губерніяхъ черноземной полосы и особенно Новороссійскаго края населеніе вслѣдствіе прошлогодняго неурожая хлѣбовъ и травъ испытываетъ крайнюю нужду, усилившуюся еще медленнымъ наступленіемъ весны. На-дняхъ нашъ одесскій корреспондентъ сообщалъ, что въ Херсонской губерніи крестьянамъ пришлось раскрывать соломенныя крыши для прокорма скота; нѣкоторые уѣзды, по отзывамъ хозяевъ, въ десять лѣтъ не оправятся отъ удара, нанесеннаго прошлогоднимъ неурожаемъ на хлѣбъ и на кормъ для скота. Подобное же извѣстіе на-дняхъ передано въ одной газетѣ изъ Бессарабіи; тамъ земледѣльцы, за отсутствіемъ корма, вынуждены прибѣгать къ убою скота. Быть можетъ, не столь рѣзкую, но также значительную нужду испытываютъ жители нѣкоторыхъ пунктовъ центральной черноземной полосы. Такъ, въ нѣсколькихъ волостяхъ Борисоглѣбскаго уѣзда крестьяне, по газетнымъ свѣдѣніямъ, ѣдятъ хлѣбъ съ лебедой; въ Орловской и Курской губерніяхъ также есть мѣстности, гдѣ крестьянамъ приходится напрягать послѣднія силы, чтобы только какъ-нибудь прокормить себя.

Такимъ образомъ, даже въ настоящемъ, сравнительно урожайномъ году во многихъ частяхъ страны населеніе испытываетъ острыя страданія отъ недостатка продовольствія. Что же сказать о годахъ съ плохой жатвой на значительныхъ пространствахъ? Неизбѣжнымъ ихъ послѣдствіемъ будетъ физическое и, главное, экономическое истощеніе на многіе годы, если вопросъ о застрахованіи населенія отъ послѣдствій неурожаевъ не привлечетъ къ себѣ вниманія правительства. Опытъ показываетъ, что, несмотря на всѣ усовершенствованія нашего времени, единичныя усилія отдѣльныхъ частныхъ лицъ, сельскихъ обществъ и земскихъ учрежденій недостаточны для успѣшной борьбы съ случайными вліяніями природныхъ силъ. Здѣсь необходимы мѣры, охватывающія всю страну, ибо лишь при этомъ условіи получитъ силу великій принципъ взаимнаго застрахованія. Мы не беремся судить теперь о томъ, въ какой формѣ, натуральной или денежной, цѣлесообразнѣе при настоящихъ условіяхъ со-

ставлять продовольственные запасы. Мы желали только напомнить старую, но временно забытую истину о необходимости въ годы изобилія собирать запасы на черный день. Воображать, что современное устройство сообщеній и обмѣна можетъ освободить общество отъ этой хлопотливой заботы,—значитъ подвергать страну риску самыхъ тяжелыхъ испытаній

Страховая и кредитная система въ продовольственномъ дѣлѣ (1892 годъ). — Задача продовольственной системы состоитъ въ накопленіи запасовъ на случай неурожая и въ выдачѣ пособія пострадавшему отъ него населенію. Эта задача можетъ быть разрѣшена въ двухъ формахъ: на началѣ кредита и въ видѣ страхованія. Двѣ поименованныя формы различаются между собой какъ по способу составленія запасовъ, такъ и по условіямъ выдачи пособій. При кредитной формѣ пособія выдаются въ видѣ возвратныхъ ссудъ; для составленія запасовъ при ней требуются отъ населенія лишь временные взносы; какъ скоро запасы накопятся въ количествѣ, признаваемомъ за достаточное, дальнѣйшихъ взносовъ уже не дѣлается и запасы пополняются лишь путемъ возврата выданныхъ ссудъ, иногда съ прибавкой процентовъ.—Страховая форма предоставляетъ населенію, постигнутому бѣдствіемъ неурожая, безвозвратныя пособія,—подобно тому, какъ при страхованіи отъ огня безвозвратно выплачивается въ случаѣ пожара застрахованный капиталъ,—но за то требуетъ постоянныхъ, никогда не прерывающихся взносовъ для составленія запасовъ; прекращеніе взносовъ считается при этой системѣ равнозначительнымъ отказу отъ участія въ страхованіи. Разсмотримъ, какая изъ этихъ формъ можетъ удобнѣе достигать цѣли.

Наше продовольственное законодательство издавна построено на началѣ кредита. Продовольственное пособіе выдается только въ ссуду и притомъ краткосрочную: по закону ссуда должна быть восполнена изъ перваго послѣ выдачи урожая, и лишь въ крайнемъ случаѣ, при явной недоста-

точности урожая, можетъ быть отсрочена на одинъ и никакъ не больше, чѣмъ на два года. Кромѣ почти вѣковой давности, въ пользу такой системы едва ли возможно привести какіе-либо аргументы. Кредитная форма прежде всего мѣшаетъ успѣшному выполненію главной задачи продовольственной системы—обезпеченію достаточныхъ запасовъ на случай неурожая: она ставитъ наличность запасовъ въ полную зависимость отъ исправнаго возврата ссудъ. Между тѣмъ, какъ показываетъ многолѣтній опытъ, разсчитывать на такую исправность нѣтъ никакой возможности. Сильный неурожай, вынуждающій обратиться къ продовольственному пособію, до такой степени расшатываетъ хозяйственную силу постигнутаго имъ населенія, что своевременная уплата выданной ссуды угрожаетъ, даже въ случаѣ превосходной жатвы послѣ неурожайнаго года, весьма тяжкими послѣдствіями. Мелкій хлѣбопашецъ въ голодный годъ, навѣрное, разстался съ лошадью, распродалъ все, что было у него въ домѣ, и кромѣ того вошелъ въ долги. Настоятельное требованіе расплаты неизбѣжно привело бы его или къ многолѣтней долговой кабалѣ у частныхъ лицъ, или къ хроническому голоданію въ теченіе многихъ лѣтъ. Такъ какъ послѣдствія неукоснительнаго взысканія являются очевидными для каждаго, то въ дѣйствительности оно и не производится съ такою строгостью, какой требуетъ законъ. У насъ нерѣдко винятъ мѣстныя власти за неаккуратный возвратъ продовольственныхъ ссудъ, забывая, что корень зла лежитъ въ данномъ случаѣ не въ людской небрежности, а въ несообразности самой постановки дѣла. Какъ поднимется рука у мѣстнаго представителя власти продавать имущество неисправнаго плательщика, когда производящему взысканіе очевидно, что отъ его настойчивости крестьянскій дворъ долженъ погибнуть? И вотъ подъ разными предлогами копится продовольственная недоимка, въ которой и заключается явное осужденіе всей системы. Какъ скоро недоимка изъ явленія временнаго и случайнаго превращается въ постоянное и неизбѣжное, то обезпеченіе народнаго продоволь-

ствія становится фикціей, почти-что пустымъ словомъ. Правительство ясно понимало такое значеніе недоимокъ и съ самаго основанія нашей продовольственной системы въ концѣ прошлаго столѣтія постоянно боролось противъ ихъ накопленія; но какія мѣры ни принимались, всегда при наступленіи голода запасовъ на-лицо не оказывалось, и правительство вынуждалось помогать населенію изъ другихъ средствъ, ничего общаго съ этими запасами не имѣющихъ. И въ настоящее время разосланная министерствомъ внутреннихъ дѣлъ программа предлагаетъ придумать новые способы къ болѣе надежному возврату продовольственныхъ ссудъ; но можно сказать съ полною увѣренностью, что такихъ способовъ найдено не будетъ. Пока продовольственная система будетъ основываться на кредитномъ принципѣ, она не избѣгнетъ недоимокъ, такъ какъ накопленіе ихъ лежитъ въ самомъ существѣ дѣла. Мы имѣемъ здѣсь передъ собой яркій примѣръ такого хозяйственнаго отношенія, къ которому форма кредита совершенно неприложима и могла примѣняться лишь по недоразумѣнію.

Не достигая своей прямой цѣли, кредитная форма продовольственной организаціи имѣетъ еще ту невыгодную сторону, что она ведетъ пользующееся ею населеніе къ хозяйственному разстройству. Потребительный кредитъ вообще рѣдко идетъ на пользу тѣмъ, кто прибѣгаетъ къ нему; но въ данномъ случаѣ кредитъ оказывается при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ,—въ такой моментъ, когда обращающійся за ссудой отличается наименьшей кредитоспособностью. Ссуда дается человѣку, который до послѣдняго предѣла обезсиленъ голодомъ, а между тѣмъ ожидается, что такой человѣкъ немедленно послѣ голоднаго года будетъ въ состояніи возвратить ее. Если бы это требованіе закона исполнялось аккуратно, населенію, пользующемуся ссудами, неизбѣжно угрожало бы разореніе; но сила вещей, которая господствуетъ надъ людьми болѣе властно, нежели самые строгіе законы, вынуждаетъ отсрочивать взысканія и копить недоимки. Образованіе недоимокъ нѣсколько

поправляетъ несовершенство закона, фактически превращая совершенно непригодный въ данномъ случаѣ краткосрочный кредитъ въ долгосрочный; но оно создаетъ новое зло. Надъ недоимщикомъ вѣчно тяготѣетъ дамокловъ мечъ взысканія, отнимая у него всякую энергію къ улучшенію своей судьбы. Если недоимка велика, то у самаго исправнаго хозяина пропадаетъ домовитость и заботливость: онъ знаетъ, что всѣ плоды его трудовъ пойдутъ не въ его руки, а въ руки сборщика недоимокъ. Мы слишкомъ часто забываемъ, какое подавляющее дѣйствіе оказываетъ на человѣческій характеръ бремя неоплатныхъ повинностей, а между тѣмъ не много найдется факторовъ, которые въ такой степени подтачивали бы благосостояніе деревни, какъ вѣчная недоимка.

На сторонѣ кредитной формы продовольственнаго дѣла можно было бы усмотрѣть лишь одно преимущество: при ней взносы населенія для составленія запасовъ имѣютъ временный, а не постоянный характеръ. Въ законѣ разсчитано, что натуральные запасы должны быть составлены посредствомъ частичныхъ взносовъ въ 16 лѣтъ, а затѣмъ съ населенія слагается забота объ умноженіи запасовъ и остается только попеченіе о поддержаніи ихъ въ цѣлости. Однако опытъ показываетъ, что въ дѣйствительности сформированіе запасовъ затягивается на сроки гораздо болѣе длинные. Въ теченіе 16-тилѣтняго періода могутъ случиться неурожайные годы, въ теченіе которыхъ взносы поневолѣ пріостанавливаются; а затѣмъ,—что особенно важно,—каждый неурожай необходимо вызываетъ сокращеніе того, что было припасено, и необходимость пополненія недочета новыми добавочными сборами. Поэтому процессъ образованія запасовъ, какъ показало изслѣдованіе, произведенное въ Московской губерніи, представляется въ дѣйствительности какъ бы безконечнымъ и во всякомъ случаѣ довольно постояннымъ дѣломъ. Въ большинствѣ селеній, состоящихъ на натуральномъ окладѣ, жителямъ приходится постоянно дѣлать взносы въ видѣ надбавокъ къ существующимъ уже запасамъ. Такимъ образомъ, и эта выгода отпадаетъ.

Уже изложенные недостатки кредитной формы заставляютъ подумать о примѣненіи къ продовольственному дѣлу начала страхованія. Неурожай представляетъ много чертъ сходства съ тѣми родами бѣдствій, которые уже издавна сдѣлались предметомъ страхованія. Неурожай постигаетъ страну такъ же неожиданно, какъ пожаръ или градобитіе; время его наступленія, степень силы и площадь распространенія столь же невозможно предугадать и опредѣлить заранѣе, какъ и время, мѣсто и опустошительность пожара или падежа скота. Однако какъ относительно пожаровъ и эпизоотій существуютъ статистическія данныя, примѣрно опредѣляющія общую сумму убытковъ отъ нихъ, такимъ же образомъ возможны разные приблизительные разсчеты и въ примѣненіи къ неурожаю. Быть можетъ, сельскохозяйственная статистика въ современномъ ея состояніи еще не даетъ средствъ вполнѣ безошибочно вычислить размѣръ преміи или ежегоднаго взноса, какой пришлось бы дѣлать лицамъ, желающимъ застраховать себя отъ голода; но практика знаетъ немало случаевъ, когда страхованіе прилагалось при наличности данныхъ еще менѣе точныхъ; да и кромѣ того какъ бы ни была велика погрѣшность разсчета, во всякомъ случаѣ примѣненіе страхового начала дастъ продовольственную систему гораздо болѣе совершенную, чѣмъ нынѣ существующая. Другое сходство неурожая съ бѣдствіями, къ которымъ примѣняется страхованіе, состоитъ въ томъ, что онъ, подобно пожару, градобитію и эпизоотіи, никогда не постигаетъ сразу всю страну, а поражаетъ лишь отдѣльныя, бо́льшія или меньшія ея части. Распредѣляя на всѣ годы и на всю страну убытки, причиняемые неурожаемъ лишь въ нѣкоторые несчастные годы и нѣкоторымъ частямъ страны, страхованіе открываетъ возможность оградить населеніе страны отъ страданій голода при помощи ежегодныхъ взносовъ весьма умѣреннаго размѣра,—взносовъ, по всей вѣроятности, менѣе чувствительныхъ, нежели даже тѣ, какіе приходится налагать на себя населенію на случай пожара.

Что принципъ страхованія приложимъ къ продовольствен-

ному дѣлу, въ этомъ не можетъ быть сомнѣнія; но, спрашивается, въ какой степени достигнется при его помощи главная цѣль и не будетъ ли при немъ населеніе болѣе обременено, нежели при существующей кредитной системѣ? Основное отличіе страховой формы отъ кредитной состоитъ въ томъ, что при первой пособія въ случаѣ неурожая выдаются безвозвратно. Отсюда прежде всего выходитъ, что наличность продовольственныхъ запасовъ не будетъ зависѣть отъ исправности обратнаго поступленія выданныхъ пособій: размѣръ запасовъ опредѣлится съ такимъ разсчетомъ, чтобы ихъ было достаточно для удовлетворенія всѣхъ предъявляемыхъ требованій. Первая выгода страховой системы заключается, значитъ, въ томъ, что при ней нація въ каждый данный моментъ является вполнѣ подготовленною встрѣтить лицомъ къ лицу бѣдствіе неурожая. Притомъ эта всегдашняя готовность достигается безъ обремененія страны. Тогда какъ при кредитной формѣ для безнедоимочнаго содержанія запасовъ нужно было бы въ конецъ разорить населеніе, при страховомъ принципѣ исправность запасовъ получается безъ всякихъ усилій, какъ естественный результатъ всей системы. Не менѣе существенна другая, косвенная выгода. При осуществленіи продовольственнаго страхованія неурожай не разоряетъ хозяйства, подобно тому, какъ при удовлетворительной постановкѣ страхованія отъ огня пожаръ перестаетъ быть тѣмъ страшнымъ несчастьемъ, какимъ онъ являлся встарину. Получая въ случаѣ неурожая достаточное пособіе безвозвратно, земледѣлецъ сохранитъ безъ ущерба и свою рабочую способность, и скотъ, и домашнюю обстановку; стоитъ миновать бѣдствію, и онъ снова примется за работу съ прежними силами и средствами, тогда какъ теперь онъ на многіе годы остается неоплатнымъ должникомъ и несчастнымъ недоимщикомъ.

Произведенная оцѣнка показываетъ на сторонѣ страховой формы такія преимущества, которыя, казалось бы, должны обезпечить ей доступъ въ наше законодательство. Конечно, переходить отъ привычной системы къ новой, еще неиз-

вѣданной,—дѣло нелегкое, но если старое оказалось негоднымъ, то не лучше ли порвать съ нимъ сразу, нежели тратить время и силы на частичныя починки и заплаты, которыя все-таки выправить дѣла въ корнѣ не въ состояніи?

Запасы денежные и натуральные (1892 годъ).— Издавна идутъ у насъ споры о томъ, какими запасами должно обезпечиваться народное продовольствіе, натуральными или денежными. Во взглядахъ правительства на этотъ вопросъ нѣсколько разъ происходили въ теченіе нынѣшняго столѣтія крупныя измѣненія. Съ конца прошлаго вѣка государственная власть стремилась къ повсемѣстному устройству хлѣбныхъ магазиновъ, въ 20-хъ годахъ Комитетъ министровъ признавалъ, что «учрежденіе магазиновъ соединено съ неудобствомъ и отягощеніемъ, а между тѣмъ по обширности Россіи и разнообразію въ ней климатовъ повсемѣстнаго неурожая быть не можетъ», вслѣдствіе чего предполагалъ хлѣбные взносы навсегда отмѣнить, а учредить вмѣсто нихъ небольшой денежный сборъ. По закону 1822 года хлѣбные запасы были оставлены лишь въ части губерній (40), а въ 13 губерніяхъ приняты денежные продовольственные сборы. Въ 1834 г. послѣдовала новая перемѣна системы: во всѣхъ губерніяхъ были установлены и хлѣбные магазины, и денежные сборы. Въ 60-хъ годахъ, съ предоставленіемъ земству продовольственнаго дѣла, замѣчается во многихъ губерніяхъ поворотъ въ пользу денежныхъ сборовъ; но въ послѣдніе годы снова выступаетъ съ новой силой старая идея о натуральныхъ запасахъ, какъ коренной основѣ всего народнаго продовольствія. Эта идея проявляется какъ въ практикѣ мѣстной администраціи, всюду поощряющей заведеніе и пополненіе хлѣбныхъ магазиновъ, такъ и въ прямыхъ распоряженіяхъ правительства,—напримѣръ, въ недавнемъ циркулярѣ министра внутреннихъ дѣлъ по поводу возврата прошлогоднихъ продовольственныхъ ссудъ.

Уже указанное колебаніе во взглядахъ правительства по-

казываетъ, что цѣлесообразный выборъ продовольственной системы не такъ легокъ, какъ это представляется нѣкоторымъ нашимъ органамъ печати. Что, кажется, можетъ быть проще и естественнѣе собиранія въ урожайные годы хлѣбныхъ запасовъ на случай голода,—этого простого пріема предусмотрительности, къ которому человѣческія общества прибѣгали съ незапамятныхъ временъ, какъ то показываетъ библейскій разсказъ объ Іосифѣ? Стоитъ лишь своевременно отчислять въ каждомъ хозяйствѣ извѣстную долю жатвы и аккуратно хранить ее, и населеніе будетъ застраховано отъ бѣдствій неурожая. Однако же съ такою натуральною системой обезпеченія продовольствія связанъ цѣлый рядъ разнообразныхъ неудобствъ. Издержки собиранія, храненія и распредѣленія хлѣбныхъ запасовъ настолько значительны, что иногда бываетъ выгоднѣе рисковать крупными затратами на покупку дорогого хлѣба въ случаѣ неурожая, нежели въ теченіе многихъ лѣтъ нести расходы, вызываемые сбереженіемъ хлѣба въ натурѣ. А что сказать о задержкѣ безъ движенія огромнаго капитала въ хлѣбѣ въ ожиданіи неурожая. Но что главное,—натуральныхъ запасовъ, которые заготовлялись съ такими хлопотами, обыкновенно при наступленіи неурожая не оказывалось на-лицо: такъ бывало у насъ во время всѣхъ голодовъ нынѣшняго столѣтія, такъ случилось и при неурожаѣ прошлаго года. Конечно, въ этомъ отсутствіи хлѣба въ самое нужное время виновата не столько натуральная форма запасовъ, сколько самый основной строй дѣйствующей продовольственной системы, основанный на идеѣ кредита, а не на принципѣ страхованія; но во всякомъ случаѣ важенъ самый фактъ ненадежности обезпеченія населенія при господствующемъ порядкѣ.—Но, съ другой стороны, и денежная система имѣетъ то крупное неудобство, что при ней размѣръ пожертвованій на обезпеченіе продовольствія ставится въ полную зависимость отъ высоты цѣнъ: назначая денежный сборъ въ соотвѣтствіи со стоимостью хлѣба въ періоды нормальнаго сбора, правительство вынуждается нести въ годы неурожаевъ чрезвычайные расходы, которые затѣмъ прихо-

дится покрывать добавочными сборами съ населенія. Притомъ въ эпохи крупнаго недобора хлѣба является всегда опасеніе за возможность найти достаточное количество пищи для прокормленія страны,—опасеніе, въ большинствѣ случаевъ оказывающееся неосновательнымъ и однако всплывающее при каждомъ новомъ неурожаѣ. Это тяжкое ощущеніе возможной недостачи хлѣба выразилось въ прошломъ году въ запрещеніи вывоза и въ угнетенномъ настроеніи всего общества. Оно-то и послужило самымъ сильнымъ стимуломъ къ пробудившемуся стремленію снова оживить, развить и усилить натуральную систему продовольствія.

Такимъ образомъ, при теоретической оцѣнкѣ на сторонѣ каждой изъ системъ оказываются свои удобства и недостатки. Но въ вопросахъ такого рода гораздо важнѣе провѣрка, которая дается самою жизнью. Недавнее прошлое нашей страны представляетъ немало данныхъ для подобной провѣрки. Въ теченіе довольно длиннаго періода времени относительно выбора продовольственной системы была предоставлена значительная свобода мѣстному населенію. Подъ контролемъ земства сельскія общества были вольны избирать или натуральную, или денежную форму запасовъ; во многихъ мѣстностяхъ и само земство мало вмѣшивалось въ продовольственное дѣло. Спрашивается: какъ рѣшало продовольственный вопросъ крестьянство, наиболѣе заинтересованное въ правильной его постановкѣ? По этому предмету произведено и опубликовано московскимъ губернскимъ земствомъ подробнѣйшее изслѣдованіе, которое въ виду разнообразія экономическихъ условій губерніи представляетъ особый интересъ. Повидимому, Московская губернія, какъ промышленная и малоплодородная, имѣла бы всѣ основанія придерживаться денежной системы обезпеченія продовольствія, однако же статистическое изслѣдованіе показало, что она рѣзко дѣлится на двѣ половины: въ одной изъ нихъ, обнимающей шесть уѣздовъ, почти все населеніе состоитъ на натуральномъ продовольственномъ окладѣ, другая же половина отличается болѣе или менѣе ярко выраженнымъ преобладаніемъ денеж-

ныхъ сборовъ. Такъ какъ законодательныя рамки, въ которыхъ находилась дѣятельность земства по продовольственному дѣлу, были для всѣхъ уѣздовъ однѣ и тѣ же, то нужно предположить, что различія продовольственной организаціи находятся въ зависимости отъ хозяйственныхъ и иныхъ условій, среди которыхъ проходитъ жизнь населенія. Въ самомъ дѣлѣ оказывается, что вся сѣверная часть губерніи состоитъ исключительно на хлѣбномъ окладѣ; напротивъ, уѣзды, находящіеся на самомъ югѣ губерніи, сплошь придерживаются денежныхъ сборовъ. Что касается уѣздовъ средней полосы, то въ нихъ встрѣчаются представители и того, и другого типа; но чѣмъ ближе къ сѣверо-западу и западу, тѣмъ сильнѣе преобладаніе натуральныхъ запасовъ; напротивъ, по мѣрѣ приближенія къ юго-востоку и востоку замѣчается перевѣсъ денежнаго оклада. Если всмотрѣться въ экономическія особенности разныхъ частей Московской губерніи, то невольно бросаются въ глаза нѣкоторыя причины отмѣченныхъ разницъ въ формахъ продовольственнаго оклада. Южные и юго-восточные уѣзды занимаютъ первыя въ губерніи мѣста по развитію фабричной промышленности, тогда какъ сѣверные и сѣверо-западные отличаются земледѣльческимъ характеромъ. Сумма годового производства фабрикъ и заводовъ составляетъ въ уѣздахъ, находящихся исключительно на денежномъ окладѣ: Богородскомъ—286 р., Серпуховскомъ—220 р. и Коломенскомъ—109 р. въ среднемъ выводѣ на каждаго жителя, тогда какъ въ уѣздахъ Рузскомъ, Волоколамскомъ и Клинскомъ, гдѣ все населеніе цѣликомъ держится натуральныхъ хлѣбныхъ сборовъ, та же сумма равна 10 р., 21 р., 40 р. на жителя. Съ распредѣленіемъ фабричной промышленности тѣсно связана разница въ отношеніи крестьянъ къ своему надѣльному землевладѣнію. Оказывается, что въ уѣздахъ съ преобладаніемъ денежнаго сбора болѣе одной пятой доли (22%) хозяевъ забросили свои земли, тогда какъ въ уѣздахъ, состоящихъ только на хлѣбномъ окладѣ, средній процентъ забросившихъ хозяйство не превышаетъ 10%. Существованіе значитель-

наго числа домохозяевъ, не обрабатывающихъ своихъ надѣловъ, показываетъ, что въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ оно замѣчается, уже значительно пустили корни денежное хозяйство и мѣновая жизнь. На это послѣднее обстоятельство указываетъ между прочимъ и неодинаковая распространенность торговыхъ заведеній въ разныхъ частяхъ губерніи; по статистическимъ даннымъ оказывается, что торговыхъ заведеній много меньше въ мѣстностяхъ, гдѣ распространенъ хлѣбный окладъ, нежели тамъ, гдѣ преобладаютъ денежные сборы. Кромѣ указанныхъ есть еще и другія разницы между двумя группами уѣздовъ, различающихся по способамъ выполненія продовольственной повинности. Такъ, въ мѣстностяхъ съ хлѣбнымъ окладомъ гораздо выше среднія цѣны хлѣба, чѣмъ тамъ, гдѣ принятъ денежный сборъ; кромѣ того замѣчено, что съ распредѣленіемъ уѣздовъ по формамъ продовольственнаго оклада довольно близко совпадаетъ дѣленіе губерніи на мѣстности съ овинной или рижной уборкой хлѣба и на такія, гдѣ хлѣбъ убирается сыромолотомъ.

Изъ сказаннаго видно, что есть случаи, въ которыхъ натуральная форма продовольственныхъ запасовъ оказывается менѣе подходящею къ условіямъ мѣстной жизни, нежели денежная. Гдѣ, какъ въ нѣкоторыхъ уѣздахъ Московской губерніи, доходы сельскаго населенія поступаютъ преимущественно въ видѣ денежныхъ заработковъ, а собственнаго хлѣба не хватаетъ даже на половину года, тамъ настаивать на собираніи хлѣбныхъ запасовъ значило бы понапрасну обременять населеніе. Чтобы засыпать хлѣбъ въ магазинъ, крестьянину нужно было бы купить его и, слѣдовательно, уплатить прибыль торговцу, которая при мелкихъ сдѣлкахъ имѣетъ очень значительный размѣръ. Зачѣмъ же заставлять людей нести эти убытки, когда можно удобно обойтись и безъ нихъ?

Есть способъ удержать въ основаніи натуральную систему продовольствія и въ то же время устранить ея неудобства. Вполнѣ возможно, принявъ за общее правило взносъ хлѣба въ натурѣ, допустить, затѣмъ, для желающихъ замѣну его

денежнымъ взносомъ по опредѣленной расцѣнкѣ, установляемой на каждый годъ компетентными учрежденіями. Примѣры подобной замѣны встрѣчаются во многихъ сельскихъ обществахъ Московской губерніи какъ относительно продовольственныхъ сборовъ, такъ и при разверстаніи повинностей по устройству изгородей и починкѣ дорогъ. Въ широкихъ размѣрахъ эта система практикуется, какъ извѣстно, во Франціи въ примѣненіи къ дорожному дѣлу: тамъ исправленіе дорогъ составляетъ натуральную повинность каждаго двора, но при этомъ нежелающій отбывать повинность въ натурѣ имѣетъ право внести деньги по опредѣленному разсчету. Приведенные образцы могли бы дать полезное указаніе при устройствѣ нашей продовольственной системы. Допущеніе замѣны натуральнаго сбора деньгами по желанію каждаго имѣло бы особую важность въ случаѣ распространенія продовольственной системы на все населеніе, въ томъ числѣ и на городское, не ведущее земледѣлія. Эта замѣна дала бы каждому хозяйству возможность избрать наиболѣе подходящій для него способъ выполненія продовольственной повинности, а между тѣмъ не представила бы никакихъ неудобствъ для органовъ, завѣдующихъ продовольствіемъ, такъ какъ, при предположеніи правильнаго перевода хлѣбнаго сбора на деньги, взамѣнъ полученныхъ суммъ всегда было бы возможно пріобрѣсти соотвѣтственное количество хлѣба.

По поводу дѣла Гурко-Лидваля *) (1907 г.).— Разслѣдованія Высочайше назначенной коммиссіи по дѣлу Гурко-Лидваля, особенно же объясненія самого г. Гурко представляютъ собою историческіе памятники такой первоклассной важности, что имъ еще надолго предстоитъ сосредоточивать на себѣ вниманіе печати. Эти документы рисуютъ предъ нами на яркомъ примѣрѣ картину рѣшенія важнѣйшихъ государственныхъ дѣлъ при нынѣшнемъ режимѣ.

*) Это — послѣдняя передовая статья, вышедшая изъ-подъ пера А. И. Чупрова.—*Ред.*

Нашу страну постигъ страшный неурожай, захватившій 20 губерній. По оффиціальнымъ исчисленіямъ, нынѣшній недоборъ хлѣба вдвое значительнѣе, нежели былъ въ печальной памяти 1891 году. Положеніе обостряется еще тѣмъ, что въ цѣломъ рядѣ губерній хлѣбъ не уродился второй, а кое-гдѣ даже третій годъ подъ-рядъ, вслѣдствіе чего силы населенія подорваны, а имущественныя его средства до крайности истощены. На государство легла громадная забота объ обезпеченіи пищи для милліоновъ людей и сѣмянъ для милліоновъ десятинъ. Дѣло требовало мѣръ немедленныхъ, тщательно продуманныхъ, строго сообразованныхъ съ мѣстными нуждами и съ состояніемъ народныхъ средствъ. Малѣйшая оплошность въ выработкѣ плана или подробностей его выполненія грозила неисчислимыми бѣдствіями. Казалось бы, что обстоятельства подобнаго рода, случающіяся, можетъ быть, разъ въ цѣлое столѣтіе, должны были привести въ движеніе всѣ пружины государственнаго механизма, соединить всѣ власти въ общемъ усиліи спасти страну. Этого тѣмъ естественнѣе было ожидать, что правительственная политика уже много лѣтъ ревниво отклоняла отъ продовольственнаго дѣла общественныя силы и стягивала всю работу и отвѣтственность по нему къ центральнымъ учрежденіямъ. Что же мы видимъ въ дѣйствительности? Совѣтъ министровъ отстранился отъ завѣдыванія народнымъ продовольствіемъ и передалъ его всецѣло министру внутреннихъ дѣлъ; министръ внутреннихъ дѣлъ въ свою очередь свалилъ всю заботу по этой части на своего товарища. Правда, при товарищѣ министра, подъ его предсѣдательствомъ, состоитъ междувѣдомственное совѣщаніе, но какое совѣщаніе? Въ его составъ входятъ второстепенные чины отъ нѣсколькихъ министерствъ, въ дополненіе къ которымъ иногда призываются непремѣнные члены губернскихъ присутствій. Каждый, кто сколько-нибудь знакомъ съ нашей чиновничьей субординаціей, можетъ ясно представить, какую роль при всемогущемъ товарищѣ министра должно было играть это совѣщаніе. Полнымъ хозяиномъ всего продовольственнаго дѣла, дѣй-

ствительнымъ владыкой надъ жизнью и смертью милліоновъ людей явился одинъ человѣкъ, товарищъ министра внутреннихъ дѣлъ. Г. Гурко, нужно отдать ему справедливость, въ своемъ объясненіи вполнѣ откровенно признаетъ, что именно на немъ лежала и юридическая, и нравственная отвѣтственность за направленіе и веденіе всей продовольственной операціи.

Уже сосредоточеніе въ однѣхъ рукахъ колоссальнаго дѣла, подобнаго которому по степени важности нельзя себѣ и представить, въ достаточной мѣрѣ свидѣтельствуетъ, на какомъ вулканѣ стоитъ наша страна. Предъ людьми витаютъ призраки голодной смерти, а наши правители, сваливъ все дѣло на одного человѣка, спокойно умываютъ руки. Но, быть можетъ, этотъ человѣкъ есть своего рода административный геній, который своею исключительною одаренностью сумѣлъ внушить остальнымъ властямъ безусловное довѣріе? Вѣдь вели же свои походы Наполеонъ и Суворовъ безъ всякаго контроля. Объясненія г. Гурко даютъ намъ въ руки всѣ необходимые матеріалы для надлежащей оцѣнки этой гипотезы.

Г. Гурко, какъ онъ объясняетъ въ самомъ началѣ своей записки, призналъ «вопросомъ первой важности закупить требующееся огромное количество хлѣба безъ значительнаго повышенія цѣны на зерно». Удержаніе хлѣбныхъ цѣнъ отъ подъема составляло основной предметъ его вниманія. Этой коренной заботѣ были подчинены всѣ другія соображенія; ею же объясняются и тѣ дѣйствія, которыя привели г. Гурко къ роли подсудимаго. Прежде нежели говорить о способахъ достиженія цѣли, поставленной для себя г. товарищемъ министра, не можемъ не коснуться вопроса: насколько раціонально было въ планѣ громадной продовольственной кампаніи выдвигать на первое мѣсто именно заботу о дешевизнѣ закупаемаго хлѣба? Какъ ни существенно соблюдать экономію народныхъ средствъ, но еще важнѣе обезпечить правильную доставку хлѣба въ срокъ, чтобы во-время засѣять поля и прокормить людей. Стоитъ запоздать хлѣбу отъ

неаккуратности поставщика, и народу придется нести убытки и испытывать страданія, которыя не могутъ идти ни въ какую параллель съ тѣми копѣйками, которыя въ лучшемъ случаѣ удалось бы правительству выгадать на каждомъ пудѣ покупаемаго хлѣба. Г. Гурко отказался отъ солидныхъ поставщиковъ и передалъ закупку хлѣба первому встрѣчному—Лидвалю—изъ-за того, чтобы съэкономить гривенникъ въ цѣнѣ пуда хлѣба. Для прокормленія одного человѣка до новаго урожая требуется, по принятымъ у насъ оффиціальнымъ нормамъ, около 10-ти пудовъ. Неужели же изъ-за сберегаемаго рубля позволительно рисковать достояніемъ, здоровьемъ, а можетъ быть, и жизнью голодающаго человѣка?

Поставивъ главною своею цѣлью дешево пріобрѣсти продовольственный хлѣбъ, г. Гурко призналъ наиболѣе вѣрнымъ средствомъ къ ея достиженію «заблаговременную закупку правительствомъ значительнаго запаса хлѣба, посредствомъ котораго возможно было бы впослѣдствіи регулировать рыночную цѣну на хлѣбъ». Правительству необходимо было, по словамъ г. Гурко, «сдѣлаться хозяиномъ хлѣбнаго рынка и поставить его въ зависимость отъ себя, а не наоборотъ». Идея поистинѣ грандіозная! Шутка сказать, быть хозяиномъ рынка въ такой безграничной странѣ, какъ Россія! Къ сожалѣнію, властный бюрократъ, привыкшій ежеминутно отдавать приказанія направо и налѣво, запамятовалъ ту элементарную истину политической экономіи, что рынокъ подчиняется своимъ собственнымъ законамъ, не зависящимъ отъ воли начальства, какою бы полнотой власти послѣднее ни обладало. Господствовать надъ рынкомъ въ смыслѣ предупрежденія высокихъ цѣнъ можно, или увеличивая предложеніе товара, или сокращая спросъ на него. Каковы же однако рессурсы у г. Гурко для того и другого воздѣйствія на рынокъ? Вліять на предложеніе хлѣба онъ безусловно лишенъ всякой возможности: изъ того запаса хлѣба, какой попадетъ въ его руки, онъ не въ правѣ отказаться ни отъ одного пуда. Остается дѣй-

ствовать на спросъ. Г. Гурко вообразилъ, что, сосредоточивъ въ своихъ рукахъ запасъ въ 20 милл. пудовъ, который на дѣлѣ свелся впослѣдствіи къ 10-ти милл. пудовъ, «правительство могло бы продолжать дальнѣйшія закупки неподволь, усиливая ихъ при паденіи цѣны на хлѣбъ и временно пріостанавливая ихъ при неестественномъ повышеніи». Съ перваго же раза бросается въ глаза несбыточность подобнаго плана. Что значатъ 10 или 20 милл. пудовъ для такого рынка, на которомъ ежегодно обращаются по крайней мѣрѣ 2 милліарда пудовъ хлѣба? Если бы еще г. Гурко, составивъ свой запасъ, могъ на неопредѣленный срокъ вовсе отказаться отъ покупки хлѣба или если бы ему удалось утаить отъ продавцовъ тотъ фактъ, что Россія поражена голодомъ и ея правительство вынуждено во что бы то ни стало купить до 100 милл. пудовъ хлѣба, то, ловко маневрируя своимъ десяткомъ милліоновъ пудовъ, онъ могъ бы, пожалуй, производить впечатлѣніе на рынокъ. Но ни то, ни другое неосуществимо. Для цѣлей продовольствія необходимо каждый мѣсяцъ покупать 10 милл. пудовъ хлѣба; можно, пожалуй, при желаніи, отсрочить покупку на мѣсяцъ, но зато впослѣдствіи пришлось бы запасаться вдвое большимъ количествомъ. Съ другой стороны, торговцы освѣдомлены о дѣйствительныхъ размѣрахъ голода и о количествѣ потребныхъ запасовъ раньше и вѣрнѣе, нежели министерство внутреннихъ дѣлъ; у нихъ напередъ усчитаны и по возможности прибраны къ рукамъ всѣ запасы. Представители рынка превосходно знаютъ, что г. Гурко можетъ промедлить мѣсяцъ, другой, но въ концѣ-концовъ принужденъ будетъ поклониться имъ же, и тогда они преспокойно возьмутъ съ него за обожданіе все, что слѣдуетъ, да еще съ лихвой. Если вникнуть въ дѣйствительныя условія хлѣбнаго рынка при нынѣшнемъ колоссальномъ недородѣ, то надежда съ небольшимъ запасомъ готоваго товара въ рукахъ распоряжаться на рынкѣ въ родѣ какъ бы хозяина не можетъ не показаться каждому покушеніемъ съ негодными средствами или, вѣрнѣе, какой-то ребяческой мечтой.

Не менѣе наивны способы, которые придумалъ Гурко для осуществленія своей мечты. Пріобрѣсти сразу, изъ однѣхъ рукъ 20 милліоновъ пудовъ при нашей организаціи хлѣбной торговли нельзя. Нужно приступить къ закупкамъ потребнаго хлѣба на разныхъ рынкахъ; а разъ вы предъявите сколько-нибудь крупное требованіе, то при теперешнемъ настороженномъ настроеніи рынковъ цѣны сейчасъ же пойдутъ вверхъ, и докуда дойдутъ онѣ, никто напередъ предвидѣть не можетъ. Гурко убѣдился въ этомъ изъ собственнаго опыта, какъ онъ самъ откровенно разсказываетъ въ своемъ объясненіи. Нижегородскій губернаторъ просилъ у него разрѣшенія купить хлѣбъ по 85 коп. за пудъ. Это разрѣшеніе, по случайнымъ обстоятельствамъ, нѣсколько замедлилось, а когда оно пришло, хлѣба уже нельзя было пріобрѣсти дешевле 1 рубля за пудъ. Призванные г. Гурко крупные петербургскіе хлѣбные торговцы, несмотря на всю соблазнительность поставки въ 20 милліоновъ пудовъ, ни за что не согласились фиксировать заранѣе цѣну подлежащаго закупкѣ хлѣба. Когда не удались переговоры съ русскими торговцами, г. Гурко обратился къ иностранной фирмѣ и тоже потерпѣлъ фіаско. Казалось бы, эти неудачи могли убѣдить г. Гурко въ безнадежности придуманнаго имъ пріема господствованія надъ рынкомъ. Но не тутъ-то было. Критическое положеніе дало случай г. Гурко проявить во всемъ блескѣ его геніальную изобрѣтательность. Онъ построилъ оригинальную теорію, которую подробно развилъ въ своей запискѣ съ очевиднымъ разсчетомъ на благодарное удивленіе современниковъ и потомства. Крупныя торговыя фирмы,—пишетъ онъ,—«влагающія въ дѣло значительныя собственныя оборотныя средства, неизбѣжно должны доставлять хлѣбъ по болѣе высокой цѣнѣ, нежели мелкіе скупщики, работающіе почти безъ собственныхъ средствъ». Оттого «наиболѣе коммерчески-выгоднымъ способомъ» является, по мнѣнію Гурко, закупка хлѣба не у первыхъ, а у послѣднихъ. Мысль—глубокая, но нужно было бы послѣдовательно провести ее до конца. Вмѣсто того, чтобы имѣть

дѣло съ мелкими, безкапитальными торговцами, которые тоже вѣдь работаютъ не задаромъ, не проще ли закупить все, что нужно правительству, прямо у производителей, помѣщиковъ и крестьянъ; тогда хлѣбъ обойдется еще дешевле. Все это такъ, но вотъ въ чемъ бѣда. Хлѣбъ не можетъ «по щучьему велѣнью» перебраться изъ закромовъ производителей въ избы потребителей. Нужны люди, которые собрали бы разбросанныя въ тысячахъ хозяйствъ мелкія партіи хлѣба, составили изъ нихъ крупные запасы и передвинули туда, гдѣ въ нихъ ощущается потребность. Эту функцію выполняетъ хлѣбная торговля, которая обладаетъ для того сложною, многоразвѣтвленною организаціей, созданною трудомъ цѣлыхъ поколѣній. Въ составъ этой организаціи входятъ между прочимъ и тѣ мелкіе скупщики, работающіе безъ собственныхъ средствъ, о которыхъ говоритъ г. Гурко. Но чтобы разыскать подобныхъ безкапитальныхъ коммерсантовъ и вести съ ними дѣла безъ чрезмѣрнаго риска, непремѣнно требуется имѣть подъ руками опытныхъ, вымуштрованныхъ, смѣтливыхъ, безусловно надежныхъ людей, какими и владѣютъ солидные крупные торговцы въ лицѣ своихъ довѣренныхъ и приказчиковъ разныхъ ранговъ. Гдѣ же такіе люди у г. Гурко? Когда понадобилось отыскать ихъ, у г. Гурко оказались въ запасѣ всего-на-всего два дворянскихъ предводителя да какой-то сомнительныхъ достоинствъ коммиссіонеръ, поставившій сорный хлѣбъ. У Гурко не было и нѣтъ никакой организаціи, которую онъ могъ бы противопоставить торговой. Конечно, коммерческихъ дѣятелей въ родѣ вышеупомянутыхъ предводителей онъ могъ получить сколько угодно: стоило только кликнуть кличъ; но хороши были бы эти господа дворяне, когда судьба свела бы ихъ съ пресловутыми «скупщиками безъ собственныхъ средствъ», привыкшими, какъ говорятъ у насъ, «на обухѣ рожь молотить». Эти доки даже опытнаго въ рыночныхъ изворотахъ дѣльца—что называется—«проведутъ и выведутъ». Довѣрять подобнымъ личностямъ народныя деньги,—значитъ вмѣсто одного Лидваля завести тысячу Лидвалей.

Насъ удивляетъ, какъ г. Гурко рѣшился выступить публично съ подобными планами. Не за одну лидвалевскую эпопею слѣдовало бы судить его, а также и за то, что онъ позволилъ себѣ въ серьезномъ дѣлѣ морочить людей фантастическими измышленіями. Неоцѣненная заслуга нашей прогрессивной печати состоитъ въ томъ, что, раскрывъ во-время лидвалевскую панаму, она лишила самоувѣреннаго «хозяина рынка» возможности зайти дальше въ исполненіи его мудрыхъ предначертаній; иначе пришлось бы ставить могильные кресты надъ многими лишними тысячами россійскихъ обывателей.

