

№. 6817

О ТОВАРНЫХЪ СКЛАДАХЪ

ВЪ Г. РИГѢ

СЪ ВЫДАЧЕЮ ССУДЪ ПО ВАРРАНТАМЪ.

115356



Исслѣдованіе

К. Геннингса

О. Мертенса

Инженера дистанціи

Секретаря

Общества Рижско-Динабургской желѣзной дороги.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шеметкина. Разъѣзжая, д. № 20.

1881.

Печатано съ разрѣшенія Высочайше учрежденной Комисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Est.

622

СОДЕРЖАНІЕ.

	СТРАН.
Предисловіе	1
А. Статистическія данныя о движеніи грузовъ по направленію къ Ригѣ и въ конкурирующимъ портамъ Кенигсбергу и Либавѣ:	
1) Какія обстоятельства вліяютъ на направленіе, принимаемое грузами	3
2) Неправильность товарнаго движенія на рижско-динабургской дорогѣ и вредное ея вліяніе.	6
3) Товарное движеніе via Динабургъ въ Германію съ 1874 по 1878 г.	9
4) Кенигсбергъ:	
а) Провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ и вліяніе на нее колебаній курса, данныя о движеніи грузовъ льна, пеньки и пакли по петербурго-варшавской желѣзной дорогѣ за 1875—77 г.	12
б) Движеніе судовъ и фрахты въ Кенигсбергѣ съ 1873 по 1877 г (по сравненію съ Ригой)	20
в) Мѣстныя условія	23
5) Либава:	
а) Тарифъ либаво-роменской желѣзной дороги	29
б) Движеніе судовъ.	32

в) Мѣстныя условія, проектированныя пор- товыя сооруженія	34
г) Вступила ли Либава въ конкуренцію съ Ригой	36
В. Иностранныя законодательства о товарныхъ скла- дахъ и варрантахъ и иностранныя товарные склады:	
1) Англія и Шотландія	43
2) Франція	46
3) Бельгія	48
4) Швейцарія	49
5) Германія	50
6) Австрія и Венгрія	58
7) Америка	68
С. Что сдѣлано въ Россіи въ дѣлѣ устройства то- варныхъ складовъ съ выдачею ссудъ по варрантамъ	71
Д. Обращеніе варрантовъ	75
Е. Товарные склады города Риги:	
1) Разборъ проекта устава министерства фи- нансовъ «Рижскаго Общества для выдачи варрантовъ»	89
2) Гдѣ построить товарные склады	117
3) Какъ построить товарные склады	129
Ф. Заключительное слово	137

Приложенія:

- I. Какія желѣзныя дороги доставляютъ грузы въ Ригу.
- II. Сравнительная таблица фрахтовъ въ Ке-нигсбергѣ и Ригѣ съ 1874 по 1878 годъ.
- III. Складочное и залоговое свидѣтельства.
- IV. Французскій законъ о товарныхъ складахъ 28 мая 1858 года съ дополненіями.
- V. Извлеченіе изъ проекта устава министерства финансовъ «Рижское Общество для выдачи варрантовъ».

Достаточно бросить бѣглый взглядъ на карту Россіи, чтобы убѣдиться, что при сооруженіи желѣзно-дорожной сѣти руководствовались преимущественно соображеніями стратегическими, а экономическимъ потребностямъ придавали лишь второстепенное значеніе при выборѣ направленія дорогъ. Особенно невыгодное положеніе выпало на долю Рижскаго порта, которому вслѣдствіе нынѣшняго направленія желѣзно-дорожной сѣти приходится питаться почти исключительно отъ линіи Рига-Царицынъ. Но и на этой линіи важнѣйшимъ исходнымъ пунктомъ на Волгѣ является Царицынъ который, (via Грязи) ближе отъ Петербурга на 119 верстъ, чѣмъ отъ Риги, и потому провозъ каждаго вагона съ хлѣбомъ до Петербурга обходится дешевле на 41 рубль 22 копѣйки.

Но не одно только, отсюда происходящее ограниченіе района, питающаго Рижскій портъ, вліяетъ на развитіе дѣятельности порта. Положеніе его гораздо болѣе затрудняется и тѣмъ еще, что на всемъ протяженіи примыкающей къ нему желѣзно-дорожной линіи ему приходится выдерживать конкуренцію съ Петербургомъ. Конкуренція эта весьма затруднительна вслѣдствіе покровительства, какое правительствомъ оказывается Петербургу, и, наконецъ, вслѣдствіе обилія въ столицѣ большихъ капиталовъ, идущихъ на торговые обороты.

Съ своей стороны, Рига имѣеть то преимущество, что портъ ея около двухъ мѣсяцевъ въ году дольше открытъ для навигаціи.

Кромѣ конкуренціи Петербурга, Рига должна выдерживать конкуренцію съ Кенигсбергомъ, а въ послѣднее время и съ Либавой, такъ что Ригѣ на своемъ ограниченномъ районѣ эксплуатаціи приходится вести упорную борьбу.

Такъ какъ въ виду этихъ обстоятельствъ развитіе Рижской торговли, и преимущественно вывозной, ограничено извѣстными предѣлами, то самъ собой возникаетъ вопросъ, насколько есть основаніе ожидать, что въ будущемъ, при постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, указанныя условія могутъ измѣниться въ пользу Риги. На это, однако, представляется мало надежды, если внимательно всмотрѣться въ карту и вспомнить о результатахъ веденныхъ по сему предмету переговоровъ.

При существующемъ положеніи дѣлъ, продолженіе Тукумской дороги до Виндавы, быть можетъ, еще было бы достижимо, Рига выиграла бы очень много, такъ какъ успѣла бы упрочить свое положеніе въ нынѣшнемъ своемъ районѣ эксплуатаціи, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, районъ остался бы прежній. Его расширеніе возможно лишь посредствомъ соединенія Риги съ станціей Бологое. Но когда же эта линія будетъ построена?

Такъ какъ, по нашему мнѣнію, ходатайства въ этомъ направленіи имѣють, повидимому, мало шансовъ на успѣхъ, то Ригѣ остается въ борьбѣ съ конкуррентами обставить

торговья сношенія такими удобствами и облегченіями, а вмѣстѣ съ тѣмъ и выгодами, какими они не пользовались пока. Рига должна преимущественно способствовать развитію привоза устройствомъ складовъ для всѣхъ товаровъ, идущихъ внутрь Россіи. Кромѣ того, и экспортная торговля должна получить иной характеръ; вмѣсто того, чтобъ оставаться пунктомъ простаго транзита, Рига должна сдѣлаться крупнымъ рынкомъ по экспортной торговлѣ.

Для достиженія этихъ цѣлей въ особенности рекомендуется устройство общественныхъ товарныхъ складовъ и *entrepôts*, а также введеніе системы варрантовъ для облегченія выдачи ссудъ подъ залогъ товаровъ.

Для обсужденія этихъ предложеніе мы постарались собрать доступные намъ матеріалы и внимательно разсмотрѣть ихъ; мы приводимъ нѣсколько данныхъ о конкуренціи, которую въ состояніи выдержать рижскій портъ, о конкурирующихъ съ нимъ портами; а равно и данныя, провѣренныя на практикѣ при устройствѣ общественныхъ товарныхъ складовъ въ другихъ портахъ, и предлагаемъ воспользоваться тѣмъ же опытомъ и относительно Риги.

А. Статистическія данныя о движеніи грузовъ по направленію къ Ригѣ и къ конкурирующимъ портамъ—Кенигсбергу и Либавѣ.

Товарное движеніе въ принадлежащей къ Ригѣ экспортной области, которое имѣетъ главное значеніе для экспорта Риги, именно перевозка разнаго рода хлѣба, до

казало, что далеко не одной дешевизной провозной платы опредѣляется направленіе, по которому слѣдуютъ хлѣбные грузы отъ мѣстъ производства. Стоитъ только вспомнить о главномъ конкуррентѣ— Кенигсбергѣ. Несмотря на то, что провозъ отъ Кенигсберга обходится отъ 5 до 6 копѣекъ дороже съ пуда, районы, исключительно и непосредственно прилегающіе къ Ригѣ, отправляютъ не малую часть своихъ сборовъ на Кенигсбергъ для выгрузки на суда. Поэтому, въ большинствѣ случаевъ, пониженіе провозной платы ведетъ развѣ къ тому, что имъ сокращаются доходы желѣзныхъ дорогъ до того минимума, при которомъ выгодность предпріятія становится сомнительною, но едва ли оттого достигаются дѣйствительно желательныя цѣли, т. е. привлеченіе новыхъ крупныхъ грузовъ. При конкуренціи портовъ, относительно крупныхъ грузовъ предъявляются совсѣмъ иныя требованія, помимо незначительнаго пониженія провознаго тарифа. Главное значеніе имѣетъ тутъ возможность скорого сбыта товара, въ тѣхъ видахъ, чтобъ возвратить затраченный капиталъ, снова пустить его въ оборотъ и такимъ образомъ поддерживать возможно быстрое обращеніе капитала. Рига отчасти можетъ служить удобнымъ портомъ въ этомъ отношеніи, но именно только отчасти. Прежде всего Рига не есть Рига не есть рынокъ, не есть складочный пунктъ для хлѣбовъ. Все количество хлѣба, подвозимаго къ Ригѣ, едва покрываетъ требованія по текущимъ заказамъ изъ за-границы. Особенности этой транзитной торговли по необходимости обуславливается срочность доставки грузовъ

въ Ригу: всего удобнѣе было бы для мѣстнаго купечества, еслибъ извѣстный транспортъ хлѣба, назначенный для выгрузки на извѣстный пароходъ, прибываль въ Ригу въ одинъ и тотъ же день съ пароходомъ и, слѣдовательно, прямо передавался съ желѣзной дороги на пароходъ. Съ цѣлю, по возможности, достигнуть этого, въ настоящее время стараются направлять товарные грузы къ Ригѣ съ такимъ расчетомъ, чтобъ они прибывали приблизительно къ открытію и до конца навигаціи. Отсюда вытекають два неудобства: во первыхъ, для общества желѣзной дороги чрезвычайно затруднительно справиться съ внезапнымъ накопленіемъ грузовъ, такъ какъ приходится въ нѣсколько недѣль или мѣсяцевъ перевезти такое количество грузовъ, что на доставку его потребовалось бы, при иныхъ условіяхъ, не менѣе года правильной и равномерной, хотя и нѣсколько усиленной перевозки, во вторыхъ, купечество зачастую вынуждено отказываться отъ удовлетворенія внезапно усиливающагося крупнаго и выгоднаго спроса на хлѣбъ.

Если такимъ образомъ отъ настоящихъ условій товарнаго движенія страдаетъ преимущественно купечество, такъ какъ желѣзнодорожная компанія въ состояніи принимать доставку грузовъ лишь въ соразмѣрности съ наличными перевозочными средствами (которыя нельзя примѣнять къ обстоятельствамъ случайнымъ), то отнюдь не слѣдуетъ упускать изъ виду вредное вліяніе этихъ условій и на желѣзную дорогу. Эксплоатація ея становится дороже вслѣдствіе того, что транспорты, такъ сказать,

толчками движутся въ одномъ направленіи; требуется усиленный составъ служащихъ, особенно усиленный паркъ перевозочныхъ средствъ, паровозовъ и вагоновъ, наконецъ, во многихъ мѣстахъ несоразмѣрно широкое развитіе станціонныхъ сооружений и зданій, весьма дорого стоящихъ, которыя, однако, необходимы, хотя они и служатъ обыкновенно только для кратковременнаго усиленнаго товарнаго движенія, а затѣмъ продолжительное время остаются безъ всякаго употребленія и пользы.

Какъ неравномѣрно было движеніе грузовъ по Рижско-Динабургской желѣзной дорогѣ въ короткій періодъ 1876—1878 годовъ, видно изъ слѣдующей таблицы. Перевезено въ Ригу:

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Январѣ	1.031,047	1.007,032	1.581,758
› Февралѣ.	1.130,576	2.081,746	2.345,239
› Мартѣ.	1.039,628	3.068,489	3.360,289
› Апрельѣ	801,986	1.946,085	4.013,297
› Маѣ.	1.728,800	3.151,046	3.236,893
› Юнѣ	1.729,519	3.522,427	1.418,164
› Юлѣ	660,592	3.168,855	804,463
› Августѣ.	682,100	2.884,091	1.568,476
› Сентябрь	2.471,688	3.928,286	3.601,211
› Октябрьѣ.	3.867,890	5.758,825	4.612,631

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Ноябрь.	2.363,714	4.547,069	2.718,961
» Декабрь.	879.260	1.644,498	1.597,412
Итого.	18.387,800	36.708,449	30.858,792*)
Или среднимъ числомъ за каж- дый мѣсяць	1.532,316	3.059,037	2.571,366

Впрочемъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что одна изъ причинъ, хотя и второстепенная, неправильности движенія грузовъ, зависитъ отъ производителей, которые доставляютъ свои товары къ желѣзнодорожнымъ станціямъ тоже неравномѣрно въ теченіи года. Излишніе расходы, проистекающіе непосредственно для желѣзныхъ дорогъ отъ неправильной доставки и движенія грузовъ, расходы, которые не уравниваются никакими соотвѣтственными поступленіями, еще могли бы быть исчислены съ приближительной точностью. Но неисчислимы потери, какія оказываются въ тѣхъ случаяхъ, когда грузы, которые должны быть доставлены получателю, на примѣръ, въ Англію въ условленный по контракту срокъ, направляются не по ближайшему и прямому пути, такъ какъ онъ слишкомъ заваленъ. Хотя грузы эти первоначально предназначались

*) Съ какихъ дорогъ принято показанное количество грузовъ, видно изъ приложенія № 1.

на ближайшій путь и, такъ сказать, принадлежать его естественному району, но они сворачиваютъ на болѣе дальній путь къ болѣе дальнему порту единственно въ тѣхъ расчетахъ, чтобъ они могли быть сданы своевременно для отправки куда слѣдуетъ, чтобы они просто были на готовѣ, для исполненія обязательствъ по контракту, когда въ томъ представится необходимость.

Въ этихъ случаяхъ не только пропадаетъ извѣстный доходъ у желѣзнодорожной компаніи, но она теряетъ довѣріе купечества, которое привыкаетъ отправлять всѣ свои грузы, хотя и съ нѣкоторыми жертвами, по другому, болѣе вѣрному пути. Съ другой стороны, купечеству приходится уплачивать добавочные расходы, которые заранѣе не могли быть приняты въ расчетъ и потому очень часто превращаютъ выгодное дѣло въ убыточное. Изъ такихъ случаевъ мало по малу образуется значительная и правильная конкуренція порту; а разъ конкуренція такая водворилась, уже очень трудно бороться съ ней и преодолѣть ее. Въ этомъ отношеніи Кенигсбергъ живымъ примѣромъ для рижской торговли, хотя въ самое послѣднее время чрезвычайныя обстоятельства явились на помощь Ригѣ.

Слѣдующія данныя показывають, какое количество всѣхъ грузовъ, производимыхъ спеціально въ предѣлахъ района, принадлежащаго къ Рижскому порту, сворачиваетъ отъ естественнаго пути на Ригу и направляется преимущественно къ конкурирующему порту—къ Кенигсбергу.

По даннымъ этимъ можно судить о количествѣ гру-

зовъ, отправляемыхъ изъ Динабурга и со станцій за Динабургомъ прямо въ Германію.

Перевезено:

Съ дорогъ:	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.
	Пуды.	Пуды.	Пуды.	Пуды.
1) Динабургско-Витебской	458,837	251,700	234,417	373,921
2) Московско-Врестской	31,912	58,528	10,140	42
3) Орловско-Витебской или Харьковской	5.958,959	2.868,658	1.674,286	1.963,541
4) Орловско-Грязской	2.179,451	1.056,990	—	604,941
5) Грязе-Царицынской	—	181,360	872,183	200,770
6) Нижегородской	—	—	659,458	5,202
7) Московско-Курской	—	—	1,349	—
8) Курско-Харьково-Азовской	—	—	3,224	275,667
9) Рязско-Вяземской	—	—	—	7,800
10) Козлово - Воронежско-Ростовской	—	—	—	3,943
11) Харьковско - Николаевской	—	—	—	600
Итого	8.620,159	4.417,236	3.455,057	3.435,943

Главными предметами перевозки были:

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.
	Пуды.	Пуды.	Пуды.	Пуды.
1) Рожь	4.841,733	1.054,817	1.113,263	509,685
2) Пенька	1.213,180	1.019,393	657,145	459,395
3) Овесь	1.112,517	1.520,902	553,098	359,498

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.
	Пуды.	Пуды.	Пуды.	Пуды.
4) Гречневая крупа	233,518	35,862	6,808	20,159
5) Ленъ	231,850	202,378	125,792	236,725
6) Льняное сѣмя	201,050	168,002	65,758	101,988
7) Конопляное сѣмя	124,751	2,827	130,627	35,749
8) Разныя сѣмена	104,326	51,852	61,550	81,442
9) Горохъ	94,362	35,664	47,376	5,164
10) Пшеница	52,030	68,578	445,104	1,312,237
11) Ячмень	48,891	2,675	1,913	20,735
12) Разные товары	370,951	231,484	246,623	293,166

Если по этимъ цифрамъ и можно заключить, что съ 1874 года конкуренція Кенигсберга ослабѣла по количественному итогу привлекаемыхъ имъ грузовъ, то, съ другой стороны не слѣдуетъ упускать изъ вида, что Кенигсбергъ значительно расширилъ свой районъ полученія грузовъ чрезъ Динабургъ; отсюда для Риги возникнетъ новая большая опасность съ того момента, когда обстоятельства опять позволятъ Кенигсбергу вступить въ конкуренцію съ большими шансами на успѣхъ.

Если для такого значительнаго количества товаровъ предпочитается портъ, отстоящій на 288 верстъ отъ ближайшаго, съ которымъ имѣется желѣзнодорожное сообщеніе, то по необходимости тамъ должны существовать какія нибудь преимущества, парализующія болѣе дорогой провозъ. Что это въ дѣйствительности такъ, доказывается еще тѣмъ, что рижскія торговыя фирмы, а именно самыя

значительныя, учредили филиальныя отдѣленія въ Кенигсбергѣ и сттуда ведутъ торговлю продуктами, которые отвлекаются отъ Риги, начиная съ желѣзнодорожнаго узла въ Динабургѣ, не смотря на то, что онѣ могли бы доставлять свои грузы въ Ригу дешевле 5—6 копейками *).

Какія же побудительныя причины заставляютъ обходить Ригу и отправлять въ Кенигсбергъ такіе грузы, для которыхъ Рига является болѣе близкимъ вывознымъ портамъ. Этотъ вопросъ уже не разъ ставится рижскимъ торговымъ фирмамъ, которыя участвуютъ въ экспортѣ черезъ Кенигсбергъ, но до сихъ поръ не получено вполнѣ удовлетворительныхъ отвѣтовъ и не указано причины, которыми объясняется такое странное явленіе.

Здѣсь было бы затруднительно вполнѣ разъяснить этотъ вопросъ, такъ какъ предлагаемое объясненіе скорѣе теоретическое, нежели практическое, а послѣднее конечно гораздо важнѣе. Поэтому мы ограничимся лишь сопоставленіемъ фактовъ въ той надеждѣ, что купечеству, при помощи практическаго опыта, впоследствии удастся пролить свѣтъ на этотъ до сихъ поръ еще темный вопросъ.

*) Настоящій курсъ еще больше увеличилъ разницу въ провозной платѣ, но это нельзя считать чѣмъ нибудь постояннымъ и на этомъ нельзя основывать какіе-либо расчеты. Если курсъ самъ не урегулируется, подъ влияніемъ измѣнившихся политическихъ обстоятельствъ, то управления тѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, на которыя тяжелей всего отзывается эта разница, постараются уравновѣсить провозную плату противъ конкурирующихъ русскихъ портовъ; они обезпечать себѣ успѣхъ тѣмъ, что предлагаютъ и попытаются провести товарный тарифъ прямаго сообщенія по враніе установ-

Для обсуждения этого вопроса необходимо ближайшим образом рассмотреть: как высока плата за провоз до Кенигсберга по желѣзной дорогѣ и отъ Кенигсберга далѣе на судахъ? и каковы мѣстные условія Кенигсберга сравнительно съ Ригой?

Какъ велика провозная плата до Кенигсберга по желѣзной дорогѣ? Такъ какъ курсъ имѣетъ важное значеніе при расчетѣ платы за провозъ по желѣзнымъ дорогамъ изъ Россіи въ Германію, то слѣдуетъ тутъ же замѣтить, что тарифы въ Германско-русскомъ сообщеніи

ленному постоянному курсу. Этимъ способомъ попытаются они возстановить положеніе дѣлъ существовавшее до паденія русской валюты. Насколько такія домогательства будутъ успѣшны, всецѣло будетъ зависѣть отъ того, какое положеніе займутъ русскія желѣзныя дорогѣ, главнымъ образомъ С.-Петербургско-Варшавская дорога. При этомъ нельзя упускать изъ виду, что именно С.-Петербургско-Варшавская дорога значительно заинтересована въ усиленіи товарнаго движенія по дорогамъ первой группы (Царицынъ—Рига и Москва—Брестъ), откуда грузы идутъ черезъ Динабургъ на Вержболово; поэтому она охотно согласится предоставить германскимъ дорогамъ всякаго рода облегченія. Съ другой стороны главное общество проложило второй путь отъ ст. Вышки (маленькая станція за Динабургомъ по направленію къ С.-Петербургу) до Вержболово, устроило новую товарную станцію въ большихъ размѣрахъ, не доѣзжая 3-хъ верстъ до Вержболова, съ обширнымъ развитіемъ развѣздныхъ путей, со многими платформами для нагрузки вагоновъ и т. д. Благодаря этому многое достигнуто отчасти для скорѣйшей отправки грузовъ, а отчасти дана возможность подвозить къ границѣ гораздо большее количество ихъ. Оба эти обстоятельства имѣютъ чрезвычайно важное значеніе ибо существенно способствуютъ конкуренціи Кенигсберга съ Ригой. Хотя вслѣдствіе этихъ сооруженій не устраняется неудобная, дорогая, а также вредная для перевозимыхъ товаровъ перегрузка, но все-таки потребное на нее время не мало сокращается, избѣгается скопленіе огромнаго количества грузовъ и т. д.

какъ для русскихъ, такъ и для германскихъ дорогъ постоянно рассчитываются въ иностранной валютѣ.

Чтобъ въ извѣстный день всюду взималась равномѣрная плата, въ извѣстные промежутки времени сообщается всѣмъ участвующимъ въ прямомъ сообщеніи дорогамъ опредѣленный, обще признанный и для всѣхъ обязательный курсъ. При этомъ паденіе цѣнности русскаго кредитнаго рубля равносильно повышенію провозной платы по направленію къ Германіи. Если ближе присмотришься къ товарному движенію послѣднихъ четырехъ годовъ изъ Россіи и специально изъ района Рижскаго порта въ Германію, напр., Кенигсбергъ (см. прилагаемую таблицу), то выносишь убѣжденіе, что тарифы не оказываютъ окончательно рѣшающаго вліянія на направленіе грузовъ; будь это иначе, въ 1877 году свыше 3.000,000 пуд. съ дорогъ первой группы не свернули бы отъ Динабурга къ Кенигсбергу, особенно если принять въ расчетъ, что, напримѣръ, за вагонъ съ хлѣбомъ пришлось платить отъ Ельца до Кенигсберга по 42,31 коп. съ пуда, а отъ Ельца до Риги всего 28,63 коп. (Плата за провозъ до Кенигсберга рассчитана по курсу 208 марокъ за 100 рублей).

Въ слѣдующей таблицѣ показанъ, рядомъ съ количествомъ перевезенныхъ грузовъ за каждый мѣсяць въ особой рубрикѣ средній курсъ за соотвѣтственный мѣсяць, курсъ, служившій основаніемъ для расчета провозной платы, такъ что легко видѣть, насколько уменьшеніе количества перевезенныхъ грузовъ совпадаетъ съ паденіемъ курса.

Перевезено съ дорогъ первой группы черезъ Динабургъ по направленію къ Вержболову:

	1874 г.		1875 г.		1876 г.		1877 г.	
	Пудовъ.	Средній курсъ.	Пудовъ.	Средній курсъ.	Пудовъ.	Средній курсъ.	Пудовъ.	Средній курсъ.
Январь . .	833,425		736,464	—	139,449	258,70	346,487	246,70
Февраль . .	923,813		594,804	—	136,800	258,70	501,548	249,75
Мартъ . . .	1.320,598		667,994	—	289,899	261,50	430,986	248,00
Апрѣль . .	1.184,694		458,595	275,87	230,883	263,00	380,005	$\frac{245,75}{221,00}$
Май	607,838		444,327	275,38	562,452	263,50	432,701	$\frac{219,50}{216,00}$
Іюнь	754,565		195,055	274,40	504,248	263,70	277,831	212,00
Іюль	436,088		150,923	277,84	182,156	264,00	95,288	207,00
Августъ . .	186,875		141,662	277,90	113,054	263,50	107,694	209,00
Сентябрь . .	440,246		154,664	275,60	248,799	263,50	176,006	$\frac{204,50}{200,60}$
Октябрь . .	535,405		134,913	$\frac{269,15}{263,68}$	658,380	$\frac{264,70}{252,25}$	135,221	189,00
Ноябрь . . .	443,112		270,362	265,00	123,099	$\frac{254,90}{238,80}$	87,183	$\frac{199,00}{203,00}$
Декабрь . .	503,363		215,763	264,90	31,421	$\frac{243,75}{244,80}$	91,572	$\frac{205,00}{198,00}$
Итого . . .	8.170,322		4.165,536	—	3.220,640	—	3.062,522	—
Среднимъ числомъ за мѣсяць . .	680,860		347,128	—	268,387	—	225,210	—

Немаловажное значеніе имѣеть при этомъ то обстоятельство, что приведенныя количества грузовъ почти исключительно состоятъ изъ товаровъ, которые постоянно вывозятся черезъ Ригу, а также и то, что они составляютъ самыя существенныя статьи рижскаго экспорта. Количество этихъ товаровъ возростало, несмотря на общее уменьшеніе вывоза. Такъ, напр. (см. ст. 9—10) въ Кенигсбергъ перевезено:

	1876 г.	1877 г.
	пуды.	пуды.
Льна	125,792	236,725
Льнянаго сѣмяни	65,758	101,988
Ячменя	1,913	20,735
Крупы гречневой	6,808	20,159
Пшеницы	445,104	1.312,237
Сѣмянъ.	61,505	81,442

Въ числѣ добытыхъ результатовъ, мы еще разъ повторяемъ раньше высказанное мнѣніе, что тарифныя условія невыгодны для Кенигсберга; напротивъ, они доставляютъ всѣ преимущества Ригѣ въ районѣ желѣзныхъ дорогъ первой группы, вслѣдствіе ея естественнаго положенія.

Поэтому надо думать, что грузы направляются въ Кенигсбергъ по другимъ, а именно мѣстнымъ причинамъ

Къ подвозу грузовъ съ дорогъ первой группы присоеди-
няется подвозъ грузовъ по С.-Петербурго-Варшавской до-
рогѣ, составляющихъ немаловажный вкладъ въ Кенигс-
сбергскую экспортную и мѣстную торговлю. Въ числѣ мно-
гихъ товаровъ перевозимыхъ по Петербурго-Варшавской
дорогѣ въ Германію укажемъ на три самыя главныя статьи
по отношенію конкуренціи Кенигсберга съ Ригой. Мы имѣ-
емъ въ виду ленъ, пеньку и паклю. Эти три статьи,
были въ то время, когда Россія еще не покрылась же-
лѣзнодорожной сѣтью, самыми главными и самыми вы-
годными экспортными статьями Риги. На баркахъ онѣ
весною сплавлялись въ Ригу изъ бассейни Двины. Мѣст-
ности, не имѣющія сообщенія съ Двиной, доставляли эти
цѣнные товары гужемъ въ Ригу. Однако, Рига не была
въ состояніи удержать за собою преобладающее по этимъ
статьямъ значеніе. Желѣзныя дороги облегчили произво-
дителямъ прямое сообщеніе съ заграничнымъ рынкомъ,
вслѣдствіе чего сократился привозъ въ Ригу, а также и
экспортъ, что ясно видно изъ слѣдующихъ цифръ *).

*) Данныя заимствованы у слѣдующихъ авторовъ:

- | | | |
|-------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| 1) F. v. Zing-Stiling: Ergobnisse der Rigaer Handelsstatistik aus | den Jahren | 1866—1870 |
| 2) " " " " " " | | 1871 -1875 |
| 3) Beiträge zur Statistik des Rigaer Handels pro 1876 und 1877. | | |

Вывезено:

	Лень.	Папля.	Пенька.
	пуд.	пуд.	пуд.
1801—1810	647,737	9,859	1.100,630
1811—1820	486,131	10,420	558,032
1821—1830	1.183,103	30,735	622,533
1831—1840	1.281,224	55,180	836,515
1841—1850	1.908,909	54,187	941,223
1851—1860	1.699,175	42,391	1.030,405
1861—1870	2.404,178	33,472	1.235,243
1871—1875	2.315,868	19,788	1.230,848
1876	1.202,954	8,824	1.081,104
1877	2.079,865	17,329	1.143,775

Для экспорта по желѣзной дорогѣ важенъ только лень; въ 1877 году перевезено наибольшее количество льна, именно 229,451 пудъ (въ 1871 г. льна и льняной пакли только 117,099 пуд.) Изъ показанныхъ 229,451 пуд. большая часть, именно 174,178 пуд., пошла во Францію. Поэтому цифры эти не имѣютъ большаго значенія въ сравненіи съ количествомъ этихъ товаровъ вывезенныхъ моремъ за границу.

Номеръ по порядку.	СО СТАНЦІЙ.	Л е н ь .				П а к л я .				П е н ь к а .				Л е н ь .		П а к л я .		П е н ь к а .		Номеръ по порядку.
		1875.	1876.	1877.		1875.	1876.	1877.		1875.	1876.	1877.		Провозная плата за одинъ пудъ:						
		Всего отправлено.			Вывезено черезъ Кенигс- бергъ.	Всего отпра- влено.			Вывезено черезъ Верж- болово.	Всего отправлено.			Вывезено черезъ Вержбо- лово.	Въ Ригу.	Въ Кенигс- бергъ.	Въ Ригу.	Въ Кенигс- бергъ.	Въ Ригу.	Въ Кенигс- бергъ.	
		Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Пудъ.	Коп.	Коп.	Коп.	Коп.	Коп.	
1	С.-Петербургъ . .	162082	209657	489339	335916	98519	65073	14079	2263	132	562	567	459	32,05	38,63	27,58	38,63	27,58	38,63	1
2	Луга	58267	35236	17001	—	920	1658	—	—	—	—	—	—	26,05	35,85	22,58	33,85	22,58	33,85	2
3	Плюсса	723	586	413	—	110	—	63	—	—	—	—	—	23,05	33,85	20,58	32,85	20,58	32,85	3
4	Бѣлая	6651	1239	10684	—	—	56	—	—	—	—	—	—	22,05	32,85	19,58	31,85	19,58	31,85	4
5	Новоселье	1745	636	1239	—	41	—	—	—	—	—	—	—	21,05	30,85	19,58	30,85	19,58	30,85	5
6	Псковъ	525982	442102	554851	397303	19371	25240	22345	11301	—	10	61	—	19,05	28,85	17,58	28,85	17,58	28,85	6
7	Островъ	986534	778471	980369	664756	5353	12071	7398	3147	—	50	67	4	18,05	26,93	16,58	26,93	16,58	26,93	7
8	Жогово	25	1374	1804	—	—	—	—	—	—	—	3	—	16,05	27,78	15,58	26,76	15,58	26,76	8
9	Пондеры	20156	14536	34282	—	262	—	—	—	—	—	—	—	15,05	25,76	14,58	24,76	14,58	24,76	9
60	Корсовка	56768	45422	59757	—	136	—	—	—	—	—	—	—	14,05	24,76	13,58	24,76	13,58	24,76	10
61	Ивановка	46222	61152	55588	—	—	83	—	—	—	—	—	—	13,05	23,76	12,58	23,76	12,58	23,76	11
12	Рѣжица	69125	40505	45715	6270	137	—	148	92	—	—	—	—	12,05	22,76	11,58	22,76	11,58	22,76	12
13	Антонополь	186145	243543	347541	305264	399	660	1644	111	—	—	—	—	11,05	21,96	11,58	21,96	11,58	21,96	13
14	Рушона	568	307	1388	—	—	181	—	—	—	—	—	—	9,05	21,55	10,58	21,55	10,58	21,55	14
15	Динабургъ	212451	375722	420475	338099	1523	8171	8848	4595	105	3	317716	317716	6,80	19,55	8,33	19,55	8,33	19,55	15
16	Дукшты	7192	3494	17039	1313	558	10	1225	—	—	—	—	—	10,5	19,49	10,38	18,19	10,58	18,19	16
17	Игнаино	—	—	818	7	—	—	—	—	—	—	—	—	11,05	17,19	10,58	17,19	11,58	17,19	17
18	Свѣндяны	8143	3330	27438	25697	317	20	1500	1113	—	—	—	—	12,05	16,19	12,58	16,19	12,58	16,19	18
19	Подбродзе	5314	5355	3867	—	—	—	147	—	—	—	—	—	14,05	16,46	13,58	15,46	13,58	15,46	19
20	Вездашы	129	2055	6383	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,05	14,46	14,58	14,46	14,58	14,46	20
21	Вильно	39303	38362	82029	78280	210	16700	2311	2192	1744	302992	2682	2485	16,05	13,46	15,58	13,46	15,58	13,46	21

Прилагаемая таблица ясно показываетъ, какой большой и тяжелый подрывъ Кенигсбергъ дѣлаетъ Ригѣ по этимъ статьямъ вывоза въ районѣ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. Къ сожалѣнію, намъ удалось собрать только за 1877 годъ данныя, показывающія отдѣльно вывозъ черезъ станцію Вержболово, но если позволительно по этому году сдѣлать выводъ о двухъ предыдущихъ, то наше мнѣніе вполне подтвердится.

И опять таки значительная разница въ провозной платѣ въ пользу Риги, какъ видно изъ второй половины таблицы; и опять таки всякія неудобства, потеря времени и т. д. при перегрузкѣ вагоновъ на границѣ! Изъ этихъ фактовъ мы черпаемъ новое подтвержденіе нашему мнѣнію, что не одни желѣзнодорожные тарифы имѣютъ рѣшающее значеніе въ выборѣ направленія движенія грузовъ, что напротивъ мѣстныя условія при этомъ играютъ весьма существенную роль, быть можетъ именно рѣшающую.

Второй вопросъ, какъ велика стоимость провоза отъ Кенигсберга по морскому пути?

Въ приложеніи № 2 мы составили таблицу фрахтовъ съ 1874 по 1878 г. по имѣющимся официальнымъ даннымъ для Кенигсберга и Риги; кромѣ того для Риги мы дополнили эти данныя частными справками, совершенно достоверными; считаемъ долгомъ обратить вниманіе на то, что мы помѣстили въ таблицѣ только такіе фрахты, которые допускаютъ сравненіе между собою, при чемъ обращено

вниманіе какъ на зафрахтовываемый родъ грузовъ, такъ и на мѣста назначенія.

Изъ этой таблицы позволительно вывести заключеніе, что относительно Риги получается результатъ, благопріятный для ея конкуренціи съ Кенигсбергомъ. Рижскіе фрахты преимущественно за послѣдніе два года значительно подешевѣли и въ 1878 году помѣчались почти въ такомъ же размѣрѣ, какъ въ Кенигсбергѣ.

Если эта перемѣна навѣрное содѣйствовала ослабленію конкуренціи Кенигсберга въ торговой области Рижскаго порта, то желательно не только сохранить фрахты въ такомъ же размѣрѣ, но и по возможности понизить ихъ; но эта цѣль достижима только тогда, когда вмѣстѣ съ возрастаніемъ привоза, рейсы въ Ригу сдѣлаются болѣе прибыльными. Но на такое значительное возрастаніе привоза, которое повліяло бы на фрахты изъ Риги и въ обратный путь, можно рассчитывать не раньше того времени, когда Рига сдѣлается складочнымъ пунктомъ для важнѣйшихъ статей привоза что можетъ быть достигнуто устройствомъ товарныхъ складовъ (Entrepôts).

До сихъ поръ на сторонѣ Кенигсберга то преимущество передъ Ригой, что привозъ германскаго порта гораздо значительнѣе, и этимъ обстоятельствомъ отчасти объясняется, почему тамъ до сихъ поръ фрахты были болѣе низкіе, чѣмъ въ Ригѣ. Слѣдующая таблица движенія судовъ въ обоихъ портахъ показываетъ соотношеніе между прибывающими въ Кенигсбергъ и въ Ригу судами съ балластомъ и съ товаромъ.

Прибыло судовъ:	1873	1874	1875	1876	1877
1) Въ Ригу	3177	3306	2364	2755	3615
2) Въ Кенигсбергъ . . .	2176	2266	2424	2108	2967
Число ластовъ 1)	433533	484047	377297	459494	686308
2)	242024	279583	303005	266236	407384

Въ томъ числѣ привезено
товаровъ:

1) Въ Ригу	149668	173515	164348	173615	214357
	34,7о/о	35,9о/о	43,7о/о	38,2о/о	34,0о/о
2) Въ Кенигсбергъ . . .	182370	223929	235063	224066	255645
	75,4о/о	80,0о/о	78,0о/о	84,2о/о	62,7о/о
Балласть 1)	280537	308473	210922	280438	416327
	65,2о/о	64,0о/о	56,2о/о	61,8о/о	66,0о/о
2)	59654	55654	67942	42170	151739
	24,6о/о	19,9о/о	22,0о/о	15,8о/о	37,2о/о

Примѣчаніе. Въ числѣ прибывшихъ въ Рижскій портъ судовъ есть и такія, относительно которыхъ трудно было опредѣлить, пришли ли они съ товарами или съ балластомъ.

Такихъ судовъ было

	1873	1874	1875	1876	1877
число судовъ.	—	18	18	39	60
ластовъ.	—	1525	2027	5441	5951

На сторонѣ Кенигсберга большое преимущество передъ Ригой относительно судовъ, прибывающихъ съ товарами; при этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что Рига вѣдетъ большую торговлю лѣсомъ и что большая часть судовъ нагружается имъ, тогда какъ вывозъ лѣса въ Кенигсбергъ имѣетъ второстепенное значеніе. Этимъ от-

части объясняется, почему сравнительно такъ много судовъ приходитъ въ Рижскій портъ съ балластомъ.

Наконецъ, каковы мѣстные условія въ Ригѣ и Кенигсбергѣ?

Въ докладной запискѣ рижскаго биржеваго комитета отъ 12 Юня 1876 г. по предмету конкуренціи, которую Кенигсбергъ ведетъ съ торговлей Риги, указано на то, что Рига ревностно старалась облегчить конкуренцію своему купечеству всякаго рода льготами и пониженіемъ торговыхъ пошлинъ.

Эти старанія, однако, не имѣли желаемаго успѣха, напротивъ все еще очень большая часть предметовъ вывоза, которые должны были бы проходить черезъ Ригу, отправляется на Кенигсбергъ. Докладная записка объясняетъ это (помимо причинъ, которыя отчасти уже подробно указаны нами) тѣмъ, что Кенигсбергъ пользуется многими преимуществами, которыхъ нѣтъ въ Ригѣ. Эти преимущества слѣдующія:

«1) болѣе дешевый капиталъ;

2) болѣе дешевая рабочая сила и дешевизна всѣхъ предметовъ первой необходимости, что позволяетъ Кенигсбергскому купцу вести свое дѣло съ меньшими расходами и довольствоваться маленькимъ барышемъ;

3) значительно болѣе низкіе налоги, уплачиваемые казнѣ Кенигсбергскимъ купечествомъ, тогда какъ торговое сословіе въ Россіи принадлежитъ къ категоріи наиболѣе обложенныхъ плательщиковъ;

4) болѣе высокая степень культуры Пруссіи, отчего зависить соответственно большее потребление, такъ что у Кенигсберга искони былъ значительный привозъ и всегда будетъ, тогда какъ въ Ригу почти половина судовъ приходитъ съ балластомъ;

5) близость Кенигсберга отъ фабрикъ, обрабатывающихъ русское сырье, преимущественно отъ прядильныхъ, которыя теперь имѣютъ обыкновеніе дѣлать свои закупки прямо въ Кенигсбергѣ, по имѣющимся тамъ образчикамъ льна.

Въ виду всѣхъ этихъ преимуществъ Рига безсильна; но въ интеллигентномъ торговомъ сословіи Риги, въ ея учрежденіяхъ коммерческаго кредита, въ ея хорошо устроенныхъ торговыхъ и портовыхъ учрежденіяхъ заключаются существенныя условія для обширной торговли, въ успѣшномъ развитіи которой, вопреки конкуренціи Кенигсберга, нельзя будетъ сомнѣваться, какъ скоро удастся устранить всѣ вышеприведенныя препятствія, мѣшающія развитію рижской торговли».

Мы заимствовали эту выдержку изъ докладной записки рижскаго купечества, потому что интересно и полезно узнать отъ компетентныхъ лицъ, въ чемъ, по ихъ мнѣнію, заключаются затрудненія въ конкуренціи, въ отношеніи которыхъ Рига будто бы безсильна. Однако, допуская даже, что Кенигсбергъ въ настоящее время пользуется вышеупомянутыми преимуществами, нельзя все таки согласиться безусловно съ тѣмъ, что Рига безсильна въ виду этихъ

преимущества. Напротивъ, повидимому еще не исчерпаны всѣ средства, которыми конкурирующіе торговые города могутъ бороться, и потому неправильно считать неспособность Риги къ конкуренціи дѣломъ безспорнымъ и непоправимымъ.

Если дѣйствительно Кенигсбергъ имѣетъ преимущества къ ущербу Риги, то задача заключается лишь въ томъ, чтобы устранить неравенство въ положеніи обоихъ конкурирующихъ портовъ, или по крайней мѣрѣ сдѣлать попытку при помощи приспособленій, испытанныхъ въ другомъ мѣстѣ, свести это неравенство до крайняго минимума.

Деньги по всей вѣроятности подешевѣютъ, если кредитъ перестанетъ быть личнымъ. Какъ мы знаемъ отъ достовѣрныхъ лицъ, въ настоящее время дѣлается не только оцѣнка товара, и по этой оцѣнкѣ опредѣляется размѣръ ссуды, но вмѣстѣ съ тѣмъ собираются справки о кредитоспособности торговца, и уже по соображеніи всѣхъ этихъ данныхъ вмѣстѣ опредѣляется размѣръ ссуды и процентовъ по ней. Эта система тяжело отзывается преимущественно на мелкихъ торговцахъ, имѣющихъ малenkій капиталъ и погому пользующихся весьма ограниченнымъ кредитомъ. Еслибъ этотъ смѣшанный личный и вещественный кредитъ можно было замѣнить кредитомъ чисто вещественнымъ, то исчезли бы всѣ стѣснительныя ограниченія, зависящія отъ личнаго положенія кредитующагося, и мелкій торговецъ имѣлъ бы возможность такъ же дешево и такъ же легко получать ссуды подъ свой

товаръ, какъ крупный экспортеръ. Необходимо обратить особенное вниманіе на то, что развитіе большой торговли немислимо безъ многочисленныхъ мелкихъ торговцевъ, которые такъ сказать ручейки, питающіе большую рѣку. Доставьте имъ возможность дѣлать частые обороты ихъ маленькимъ капиталомъ, да на дешевыхъ и удобныхъ условіяхъ, и торговое движеніе оживится. Эту цѣль можно достигнуть учрежденіемъ общественныхъ товарныхъ складовъ.

Товарные склады принимаютъ на себя ручательство за количество и качество товаровъ, отдаваемыхъ на сохраненіе, передъ банками коммерческаго кредита, такъ что послѣдніе избавляются отъ всякихъ справокъ и соображеній о личности кредитующагося.

Кромѣ того, опытомъ дознано, что всякое производство въ большихъ размѣрахъ дешевле мелкихъ производствъ. Еслибъ можно было сосредоточить въ одномъ мѣстѣ всѣ манипуляціи, сопровождающія вывозъ главнѣйшихъ статей, преимущественно хлѣба, льна и ржи, то для каждаго экспортера въ отдѣльности удешевились бы расходы по этой части. И здѣсь мы имѣемъ въ виду общественный товарный складъ, въ которомъ мы желали бы сосредоточить операціи по вывозу не одного хлѣба, но и прочихъ статей вывоза, въ видахъ сокращенія побочныхъ расходовъ. Мы того мнѣнія, что если въ Ригѣ нельзя понизить плату отдѣльному рабочему до такого же размѣра, какъ въ Кенигсбергѣ, то цѣлесообразно создать центральный пунктъ, посредствомъ котораго при крупныхъ оборотахъ получится сбереженіе въ рабочей силѣ и слѣдовательно

манипуляціи при вывозѣ обойдутся дешевле. Словомъ, достиженіе предполагаемой цѣли было бы обезпечено и конкуренція съ Ригой затруднилась бы для Кенигсберга на нѣсколько процентовъ.

Менѣ всего основательнымъ кажется намъ указаніе на большую привозную торговлю Кенигсберга. Она дѣйствительно значительна, но обусловливается вовсе не «высшей культурой Пруссіи», а объясняется просто тѣмъ обстоятельствомъ, что Кенигсбергъ сумѣлъ сосредоточить въ своемъ портѣ доставку въ Москву—центральный торговый пунктъ всей Россіи—всѣхъ мануфактурныхъ товаровъ и аптекарскихъ, чая и другихъ колониальныхъ произведеній, несмотря на то, что товары эти должны пройти гораздо болѣе длинный путь отъ Кенигсберга до Москвы, нежели отъ Риги. Какъ чувствительно отражаются колебанія русскаго привоза на Кенигсбергѣ, видно изъ таблицы движенія судовъ въ его портѣ. Въ 1876 г. не болѣе 15,80/0 общаго числа ластовъ прибывшихъ судовъ пришли было подъ балластомъ, а въ военный 1877 годъ *)—37,20/0. Безъ сомнѣнія это зависѣло отъ того что въ 1877 году русскіе импортеры удовольствовались выпиской крайняго минимума, вслѣдствіе введенія золотой пошлины, въ надеждѣ, что она будетъ отмѣнена.

Тому же вліянію подвергся привозъ въ Ригу.

При такомъ положеніи дѣлъ, т. е. въ виду того, что часть привозимыхъ въ Кенигсбергъ товаровъ идетъ въ

*) По частнымъ даннымъ, въ 1878 г.—24,30/0.

Россію черезъ Вержболово, рижское купечество, по нашему мнѣнію, должно было бы устранить затрудненія, мѣшающія развитію привоза въ Ригу, и употребить всѣ средства чтобы вырвать у Кенигсберга то что прежде всего принадлежитъ русскому порту, именно Ригѣ.

Такъ, въ отчетѣ санктпетербурго-варшавской желѣзной дороги за 1876 годъ, мы находимъ слѣдующія данныя. Привезено черезъ Вержболово:

Желѣза	358,145	пуд.
Керосина и другихъ минеральныхъ маслъ	215,641	»
Сельдей	347,889	»
Соли	299,638	»
Чаю	224,946	»

Это не малыя количества, къ тому же мы привели здѣсь для примѣра лишь нѣсколько главныхъ статей. Мы полагаемъ, что Ригѣ удастся отвлечь къ себѣ потокъ привоза, направляющійся теперь черезъ Кенигсбергъ и Вержболово во всю Россію, если Рига сдѣлается складочнымъ торговымъ пунктомъ, что по опыту западноевропейскихъ странъ достижимо при помощи учрежденія удобныхъ товарныхъ складовъ (entrepôts) для товаровъ не очищенныхъ таможенною пошлиною.

Укажемъ на усиленіе вывоза льна чрезъ Кенигсбергъ, тогда какъ вывозъ его чрезъ Ригу съ каждымъ годомъ сокращается, вслѣдствіе того, что потребители пріѣзжаютъ въ Кенигсбергъ и тамъ изъ наличныхъ сортовъ выбираютъ то что имъ нужно. Этотъ фактъ несомнѣнный, и

на немъ слѣдуетъ остановиться, надо объяснить, почему Кенигсбергъ могъ создать у себя льняной рынокъ, естественно принадлежащій Ригѣ и по положенію областей, производящихъ ленъ, и по условіямъ стоимости провоза, и по давности, по привычкѣ. Если Рига вынуждена была уступить Кенигсбергу свой льняной рынокъ и этого теперь уже не вернешь, то въ виду значенія льняной торговли для Риги въ прошломъ и отчасти въ настоящее время стоило бы обратить вниманіе на вопросъ, какъ предупредить дальнѣйшее паденіе этой торговли. Если учрежденіе товарныхъ складовъ благотворное вліяетъ на оживленіе, развитіе и поддержаніе торговли вообще, то можно надѣяться, что склады окажутъ подобное же дѣйствіе на торговлю льномъ, такъ что по крайней мѣрѣ удастся избѣжать дальнѣйшаго ея паденія.

Поэтому мы полагаемъ, что надо сдѣлать Ригу средоточіемъ и складоточнымъ пунктомъ вывозимыхъ и привозныхъ товаровъ посредствомъ общественныхъ товарныхъ складовъ для экспорта и *складочныхъ мѣстъ* (entrepôts) для импорта. Если Рига достигнетъ этой цѣли, то съ большимъ спокойствіемъ, чѣмъ теперь будетъ относиться къ конкуренціи сосѣднихъ портовъ. Какъ достигается эта цѣль, мы укажемъ во второй части нашего труда.

Но Ригѣ приходится бороться не съ одной конкуренціей Кенигсберга. Въ послѣднее время Либава приняла участіе въ борьбѣ, хотя пока безъ особенно существенныхъ успѣховъ, однако при поддержкѣ большой желѣзнодорожной линіи—Либаво-Роменской, направляющейся во внутреннія

плодородныя губерніи Россіи. Понятно, что эта дорога живо заинтересована въ развитіи торговаго движенія въ Либавѣ. До самаго послѣдняго времени Либава служила лишь вспомогательнымъ портомъ на время, когда рижскій рейдъ бываетъ покрытъ льдомъ; но только тогда когда Либава станетъ на ноги и будетъ производить правильную торговлю въ теченіе цѣлаго года, Либаво-Роменская дорога извлечетъ ту пользу, которую это общество надѣялось получить отъ покупки Либавской дороги, опирающейся на портъ т. е. достигнетъ равномѣрнаго и оживленнаго движеніе грузовъ по всей желѣзнодорожной линіи, длиною въ 1077 верстъ; ибо тогда грузы будутъ подвозиться къ этой линіи изъ всей производительной области, которую она прорѣзываетъ. Чтобы достигнуть этого и чтобы направить грузы, отчасти идущіе теперь черезъ Динабургъ въ Ригу, большею же частью черезъ Вильно и Вержболово въ Кенигсбергъ, исключительно въ Либавскій портъ, Либаво-Роменская дорога значительно понизила свой тарифъ *), въ

*) По отчету управы кенигсбергскаго купечества за 1877 г. (стр. 21) плата за провозъ хлѣбныхъ грузовъ въ Кенигсбергъ и Либаву составляла, при курсѣ 200,75 марокъ на линіяхъ:

- 1) Ромны-Кен.—1120 кил.—1050 в. за 200 цен.—610 п.—425 м.—211 р. 70 к.
- 2) Ром.-Либав.—1077 „ за — „ — „ 131 „ 40 „

Провозная плата въ Ригу по имѣющимъ у насъ тарифамъ составляла:

- 3) Ромны—Рига, чер. Динаб. 1075 в. за 200 цент. 610 пуд. 205 р. 22 к.
- 4) Ром.—Рига, чер. Можейки. 1120 „ за — „ — „ 152 „ 68 „

Если принять въ основаніе расчетовъ стоимость провоза по линіи Ромны-Либава именно 131 р. 40 коп. за 1077 верстъ, то при одинаковыхъ тарифныхъ условіяхъ, провозъ вагона съ хлѣбомъ долженъ былъ бы обходиться, соответственно протяженію пути на линіяхъ:

разсчётъ, что большая разница въ провозной платѣ въ пользу Либавы сдѣлаетъ невозможнымъ отклоненіе грузовъ къ Кенигсбергу или Ригѣ.

Однако, несмотря на то, что Либаво-Роменская дорога сдѣлала въ этомъ смыслѣ все, что могла, ей всетаки не удалось достигнуть желаемой цѣли. На сколько можно судить по отчетамъ этой дороги, сравнительно значительныя количества грузовъ со станціи Вилейки пошли въ Вержболово *) и черезъ Динабургъ въ Ригу, а равно въ Ригу со ст. Можейки.

1) Ромны-Рига, черезъ Можейки	1120 вер.	136 руб. 64 коп.
между тѣмъ дѣйствит. стоим. провоза.		152 „ 68 „
2) Ромны-Рига, черезъ Динабургъ . . .	1075 вер.	131 „ 15 „
дѣйствительная стоимость		204 „ 22 „
3) Ромны-Кенигсбергъ	1055 вер.	128 „ 10 „
въ дѣйствительности вагонъ обходится.		211 „ 70 „

Такимъ образомъ разница въ пользу Либавы составляетъ сравнительно съ Ригой за провозъ каждаго вагона изъ Роменъ

черезъ Можейки . . .	16 руб. 4 коп.
„ Динабургъ . . .	73 „ 7 „
въ Кенигсбергъ . .	83 „ 60 „

Съ 1 Марта 1879 г. на Либаво-Роменской дорогѣ вступаетъ въ силу новый тарифъ, на основаніи котораго провозная плата за каждый вагонъ съ хлѣбнымъ грузомъ будетъ составлять изъ Роменъ черезъ Можейки въ Ригу 176 руб. 36 (вмѣсто 152 р. 68); слѣдовательно обойдется дорожке на 24 р. 28 коп., чѣмъ въ настоящее время; очевидно теперешняя разница въ пользу Либавы оказалась не достаточно сильной приманкой.

*) Съ Роменской дороги было отправлено грузовъ.

въ 1877 г. въ Кенигсбергъ	18 милл. пуд.	въ Либаву	3 ¹ милл. пуд.
въ 1878 г. „ „	11 „ „ „	„ „	19 „ „

И здѣсь мы наталкиваемся на прежній выводъ, что желѣзно-дорожный тарифъ самъ по себѣ не въ состояніи дать направленіе грузамъ къ извѣстному порту. Сушественное значеніе имѣють мѣстные условія порта, откуда товаръ отправляется далѣе моремъ.

До сихъ поръ мѣстные условія въ Либавѣ были принаровлены къ небольшому торговому и товарному обороту, и изъ этихъ предѣловъ, обусловленныхъ мѣстными обстоятельствами, торговля Либавы до сихъ поръ не вышла. Относительно движенія судовъ мы имѣемъ слѣдующія данныя Въ Либавскій портъ *).

	Прибыло судовъ.	Ластовъ.	На 1 судно приходилось ластовъ
1866—1870	1,003	70,958	70,74
1871—1875	2,307	188,430	81,74
1876	586	59,540	101,60
1877	901	87,186	96,76
1878 (по 22 сентяб.)	1,000	98,502	98,50

Изъ этихъ цифръ, правда, мы узнаемъ, что число прибывающихъ въ Либаву судовъ значительно возрастаетъ, зато средній объемъ ихъ остается почти тотъ же, по крайней мѣрѣ растеть лишь медленно. Это обстоятельство

	*) За то же время въ Ригу при- шло судовъ.	ластовъ.	На 1 судно прих. ластовъ.
1866 -1870	11,289	1,076,373	95,3
1871—1875	13,713	1.876,909	136,86
1876	2,755	459,494	166,77
1877	3,615	636,308	176,81

объясняется мѣстными условіями, которыя не позволяютъ большимъ судамъ подходить къ Либавѣ, ибо у бара глубина фарватера не болѣе 14 футовъ (иногда не болѣе 13 ф. 3 д.) Если уже вслѣдствіе этого болѣе глубоко сидяція суда никогда не могутъ входить въ Либавскій портъ, то незначительные размѣры канала, образующаго портъ, и незначительность береговаго пространства скоро положатъ предѣлъ развитію движенія судовъ. Все движеніе судовъ въ Либавѣ въ настоящее время происходитъ въ каналѣ, ширина котораго не болѣе 350 ф. и который имѣетъ протяженіе почти въ три версты, до своего истока изъ лежащаго къ востоку отъ Либавы озера. Ближайшая къ морю часть канала граничитъ съ молами на протяженіи приблизительно одной версты, такъ что дальнѣйшаго значенія для движенія судовъ не имѣетъ. Остальная часть канала разрѣзывается на куски мостами, соединяющими городъ съ предмѣстьемъ. Только на первомъ изъ этихъ кусковъ, длиною въ 690 сажень, происходитъ значительное скопленіе судовъ, особенно большихъ; второй кусокъ имѣетъ длину 100 саженей; третьимъ кускомъ пользуются только мелкія суда, что вѣроятно объясняется неудобствами прохода черезъ два моста. Вотъ все, что Либава можетъ доставить судоходству въ настоящее время. Портъ съ такою небольшою водяною поверхностью не въ состояніи дать убѣжище значительному торговому флоту, и это по всей вѣроятности послужило поводомъ къ тому, что по ходатайству общества Либаво-Роменской желѣзной дороги правительство отпустило огромныя средства съ цѣлью создать ис-

куственно въ Либавѣ то, въ чемъ отказала ей природа. Съ этою цѣлью проектировано устройство большаго бассейна, въ 34,200 квадратныхъ сажень, къ чему уже приступлено. Городъ Либавъ пожертвовалъ участокъ земли въ 16,000 квадр. саж.; остальной участокъ уступилъ по 1 рублю за кв. саж., съ условіемъ, чтобы берега бассейна были отданы городу подъ устройство амбаровъ.

Въ интересахъ Либавы будемъ надѣяться, что многіе миллионы рублей, которые потребуются на осуществленіе проекта, не будутъ брошены на вѣтеръ, потому что все еще подлежитъ сомнѣнію, окажется ли возможнымъ дать бассейну требуемую глубину и затѣмъ поддерживать такое углубленіе, а когда это и будетъ достигнуто, все таки останется баръ.

Возвратимся къ нынѣ существующимъ условіямъ.

Водяная площадь Либавскаго порта такъ ограничена, что не допускаетъ оживленнаго судоходства въ большихъ размѣрахъ; вмѣстѣ съ тѣмъ почти непонятно, какъ на имѣющемся береговомъ пространствѣ можетъ производиться настоящее, уже довольно значительное движеніе товаровъ, выгрузка и погрузка ихъ и т. д. По обѣ стороны канала берегъ до перваго ряда домовъ среднимъ числомъ не шире 40 футъ, мѣстами до 60, но мѣстами и менѣе 40 ф. На лѣвой сторонѣ канала пришлось проложить рельсы за первымъ рядомъ амбаровъ, по улицѣ, которая такъ узка, что если на пути стоять вагоны, то два воза съ трудомъ проѣзжаютъ, а во многихъ мѣстахъ и совсѣмъ не могутъ пробраться. На правой сторонѣ канала хотя рельсы

и проложены по берегу, но такъ близко отъ домовъ, что здѣсь совершенно невозможно движеніе повозокъ, а на пространствѣ между рельсами и каналомъ ѣзда сопряжена съ большою опасностью. Можно возразить, что эти неудобства устранимы, стоитъ только снести строенія, мѣшающія свободному сообщенію; безъ сомнѣнія, это возможно—болѣе того это первое, самое настоятельное условіе дальнѣйшаго развитія торговаго движенія въ Либавѣ. Но сколько милліоновъ еще потребуется на это дѣло. И только если казна или городъ не устроятся огромныхъ затратъ, только когда будетъ очищено мѣсто подъ необходимые устройства,—получатся соотвѣтственная водяная площадь и береговое пространство, и только тогда наступитъ періодъ развитія для Либавскаго порта.

Особенно непрактично, безъ всякой системы устроены всѣ новыя сооруженія, особенно желѣзная дорога. Товарная станція и развѣздные пути устроены у маленькаго озера на правомъ берегу рѣки; таможенное зданіе, гдѣ очевидно сосредоточивается весь привозъ, находится на лѣвомъ берегу у истока канала, такъ что всѣ привозные товары должны пройти длинный путь по узкимъ улицамъ до товарной станціи, отчего теряется время и увеличиваются издержки.

Условія экспорта не лучше. Отъ товарной станціи до будущаго порта, съ его большими амбарами всѣ грузы должны пройти 4,94 верстъ, черезъ старую товарную и пассажирскую станціи, что опять сопряжено съ издерж-

ками и потерей времени. Такая обстановка намъ представляется весьма неудобной.

Во всякомъ случаѣ у Либавы есть значительное преимущество передъ Ригой, это то, что Либавскій портъ не покрывается льдомъ. Вообще, мы не желаемъ умалить возможнаго будущаго значенія Либавы. Мы напротивъ съ тою цѣлью обрисовали настоящее положеніе Либавы и указали на проектированныя улучшения, чтобъ убѣдительно доказать необходимость развитія и усовершенствованія для Риги. Хотя въ настоящее время нѣтъ конкуренціи между Ригой и Либавой, но разъ Либава будетъ въ состояніи серьезно вступить въ конкуренцію, то Рига

М ѣ с я ц ы.	1 8 7 5		
	Рига.	Вержболово.	Либава.
Январь пуды .	2,503	1,817	50
Февраль.	2,647	1,495	120
Мартъ.	2,538	1,666	435

должна быть къ тому времени во всеоружіи, чтобъ спокойно выдержать борьбу.

Сейчасъ мы сказали, что конкуренціи еще нѣтъ; мы основываемъ это сужденіе на томъ, что вліяніе Либавы до сихъ поръ почти совсѣмъ не сказывалось въ производительной области, непосредственно прилегающей къ Ригѣ.

Къ сожалѣнію мы не могли собрать данныя о количествѣ грузовъ, относительно конкуренціи Либавы съ Ригой по Динабургско-Царицынской линіи; поэтому мы ограничились при составленіи нижеслѣдующей таблицы, указаніемъ направленія, которое принимаютъ вагоны, прибывающіе съ грузомъ въ Динабургъ (со стороны Витебска). Въ Динабургѣ сдано для дальнѣйшаго слѣдованія въ Ригу, Вержболово и Либаву, слѣдующія количества грузовъ:

1 8 7 6			1 8 7 7			1 8 7 8		
Рига.	Вержболово.	Либав.	Рига.	Вержболово.	Либав.	Рига.	Вержболово.	Либав.
985	564	431	963	1,469	917	1,789	981	886
996	619	312	2,562	1,547	872	3,229	777	986
1,159	712	92	4,370	1,220	241	4,907	738	493

М ѣ с я ц ы.	1 8 7 5		
	Рига.	Верхболово.	Либава.
Апрѣль	3,062	1,119	263
Май	2,375	1,116	378
Іюнь	2,045	577	253
Іюль	1,513	502	40
Августъ	1,161	484	18
Сентябрь	1,531	493	41
Октябрь	1,428	462	31
Ноябрь	1,465	717	39
Декабрь	912	676	180
Итого	23,180	11,124	1,848
Среднимъ числомъ въ мѣсяцъ	1,932	927	154
Въ процентахъ	64,1%	30,8%	5,1%

1 8 7 6			1 8 7 7			1 8 7 8		
Рига.	Вержболово.	Либав.	Рига.	Вержболово.	Либав.	Рига.	Вержболово.	Либав.
989	685	145	2,459	998	40	6,339	712	106
2,224	1,181	254	4,459	1,220	37	4,975	626	288
2,534	1,198	297	5,853	1,206	30	2,201	438	118
689	501	318	4,954	981	24	1,164	606	31
754	355	117	4,477	900	21	2,316	327	37
3,759	532	185	6,350	1,014	50	5,461	373	97
5,907	1,336	154	8,862	1,042	197	7,239	506	281
3,271	574	64	7,070	910	726	4,346	361	334
858	478	481	2,139	614	1,568	2,001	437	372
24,125	8,735	2,848	54,518	13,121	4,722	45,967	6,882	4,029
2,014	728	237	4,543	1,093	394	3,831	573	335
67,5%	24,4%	7,9%	75,3%	18,1%	6,6%	80,81%	12,09%	7,08%

Изъ этой таблицы видно, что грузы направлялись въ Либаву почти исключительно въ такіе мѣсяцы, когда порты Рига, Мюльграбенъ и Больдерка покрыты льдомъ.

Иное отношеніе существуетъ для тѣхъ грузовъ, которые по Рижско-Динабургской дорогѣ доставляются въ Рижскій портъ изъ области Ландварово-Роменской дороги. Здѣсь замѣтна значительная убыль противъ прежняго. По отчетамъ Рижско-Динабургской дороги, съ Ландварово-Роменской дороги доставлено въ Ригу черезъ Динабургъ:

	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.
Пуды .	232,363	517,846	770,616	364,167	26,555

Слѣдовательно, убыль значительная. Но если принять во вниманіе тарифныя условія Либаво-Роменскаго общества, то даже удивительно, какъ могло оказаться болѣе выгоднымъ отправить цѣлыхъ 26,555 пудъ по дорожному пути черезъ Динабургъ.

Желая ограничиться предѣлами поставленной нами задачи, мы не касаемся другихъ портовъ, служащихъ, подобно Ригѣ, посредниками при вывозѣ русскаго хлѣба за границу. Мы желали лишь указать, какой ущербъ потерпѣла Рига и какая ей угрожаетъ опасность вслѣдствіе того, что Кенигсбергъ и Либава отчасти уже вторглись въ исконную торговую область Риги, отчасти же не щадятъ усилій укрѣпиться въ ней. Поэтому прежде всего необходимо вернуть потерянное и отклонить опасность; потомъ уже само собою послѣдуетъ завоеваніе новыхъ, по сіе время не принадлежащихъ исключительно Ригѣ

производительныхъ областей, такъ какъ средства, служащія для того, чтобъ вернуть потерянное, окажутъ притягательную силу и на болѣе далекія области.

Средства эти просты, уже многократно испытаны въ другихъ странахъ, преимущественно въ Англіи, Франціи, Бельгіи, Австріи, Германіи и Америкѣ, и торговымъ міромъ признана ихъ первостепенная важность: мы имѣемъ въ виду общественные товарные склады.

Учрежденіемъ товарныхъ складовъ и вольныхъ складочныхъ мѣстъ (entrepôts), какъ мы уже указывали нѣсколько разъ, создаются огромныя удобства для купечества, привлекаются товары и созидается рынокъ. Кромѣ того, эти удобства и облегченія способны уравновѣсить разницу въ стоимости доставки товаровъ относительно другаго пункта. Совершенно правильно замѣчаетъ д-ръ Э. Эберманъ *) и, какъ мы видѣли, опытъ Риги подтверждаетъ его слова: «Доступность дешеваго транспорта въ настоящее время сама по себѣ не въ состояніи дать торговлѣ опредѣленное направленіе. Въ то время, когда водяные пути были единственными средствами сообщенія и не имѣли конкурентовъ, были города, которые, только благодаря своему счастливому положенію, имѣли естественную торговую монополію. Легкость и дешевизна транспорта имѣла рѣшающее значеніе. Нелегко или скорѣе невоз-

*) Lagerhäuser und Warrants in wirtschaftlicher und rechtlicher Beziehung. Wien. 1876. стр. 51.

можно устраивать конкурирующие водяные пути. Съ постройкой желѣзныхъ дорогъ въ этомъ отношеніи наступила большая перемѣна. Монопольность положенія потеряла свое прежнее исключительно рѣшающее значеніе; легко построить конкурирующія желѣзныя дороги. Другія условія опредѣляютъ направленіе торговаго движенія. Въ числѣ ихъ видное мѣсто занимаетъ удобное храненіе товаровъ и доступность быстрыхъ и выгодныхъ оборотовъ».

Для того, чтобъ снабдить торговый пунктъ этими удобствами, чтобъ открыть ему новыя области, и что не менѣе важно, чтобъ держать старыя торговыя связи и области, существуетъ одно дѣйствительное средство и по опыту западныхъ государствъ это—общественные товарные склады и складочныя мѣста (*entrepôts*).

Объ эти учрежденія имѣютъ одно и то же назначеніе и отличаются одно отъ другаго только тѣмъ, что общественные товарные склады предназначаются для храненія товаровъ, неподлежащихъ оплатѣ пошлинами а складочныя мѣста (*entrepôts*)—исключительно для товаровъ подлежащихъ оплатѣ таможенной пошлиной. Оба учрежденія чрезвычайно важны для города Риги; если товарные склады должны привлекать большія массы товаровъ, составляющихъ предметъ экспорта, и служить имъ складочнымъ мѣстомъ, то отъ *entrepôts* ожидается оживленіе привоза, слабаго въ настоящее время, привлеченіе произведеній культурныхъ странъ, сырыхъ продуктовъ съ дальнаго юга, причемъ они здѣсь могутъ оставаться на храненіи, не оплаченные таможенной пошлиной, пока не

потребуется передача ихъ на заводы или въ другія руки. Но оба учрежденія представляютъ собою только условія и вспомогательныя орудія крупнаго товарнаго обращенія и системы залога товаровъ, при посредствѣ варрантовъ. Мы ближе указали цѣль товарныхъ складовъ; но какъ достигается эта цѣль? и какой опытъ вынесли страны, гдѣ эти учрежденія уже существуютъ? *)

*) Статистическія данныя отчасти получены непосредственно отъ обществъ товарныхъ складовъ, отчасти заимствованы изъ слѣдующихъ сочиненій. Управленія Германскихъ и Швейцарскихъ товарныхъ складовъ обязательно доставили въ наше распоряженіе весь матеріалъ, о которомъ мы просили (Мюнхенъ, Вѣна, Маннгеймъ и Боннъ), такъ что приведенныя данныя по этимъ городамъ почти исключительно изъ первыхъ рукъ.

Затѣмъ мы пользовались слѣдующими сочиненіями:

1) Heine, Dr. A. Dock-Warrants oder Waarenlagar-Scheine. Abgedruckt in der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft Tuebingen 1867.

2) Sax, Dr E. Ueber Lagerhaueser und Lagerscheine mit Ruecksicht auf deren Einführung in Oesterreich. Wien 1869.

3) Schmidtman, H. Die Reform des ungarischen Handels durch Errichtung von Entrepôts. Pressburg, 1870.

4) Ebermann, Dr. E. Lagerhaueser und Warrants in wirthschaftlicher und rechtlicher Beziehung. Wien, 1876.

5) Bayerdörffer, A. Das Lagerhaus und Warrantsystem Adgedruckt in den jährbüchern für Nationalöconomie und Statistik Jena 1868.

6) Zeitung des Vereins dentscher Eisenbahn-Verwaltungen. Jahrgang 1876, 1877 и 1878.

7) Bericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg in Pr. über den Handel und die Schifffahrt von Königsberg pro 1876 und 1877.

8) Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur und Architekten - Vereins 1878. jahrgang XXX, Heft VIII.

9) Sauzeau, Alex. Manuel des docks, des ventes publiques et des Warrants, Paris 1877.

10) Malczieu, M. Travaux publics des États-Unis d' Amerique en 1870, Paris 1875.

В. Законодательство о варрантахъ и общественные товарные склады за границую.

Хотя Франція уже въ исходѣ 17 вѣка обратила вниманіе на систему складовъ (entrepôts), однако все таки за Англіей остается заслуга, что она практически развила и довела до совершенства учрежденіе, приносящее торговлѣ столь огромную пользу. Въ 1709 г. въ Ливерпулѣ были построены первые доки, въ небольшихъ размѣрахъ; они служили только для товаровъ, подлежащихъ оплатѣ таможенною пошлиною, тогда какъ собственно англійскія произведенія, предназначенныя къ вывозу, складывались подъ открытымъ небомъ. Скорая порча товаровъ отъ непогоды и другихъ вліяній навела на мысль построить амбары и для нихъ; такимъ образомъ были сооружены буяны. Изъ маленькаго порта Ливерпуль выросъ и достигъ настоящаго величія главнымъ образомъ благодаря товарнымъ складамъ разнаго вида. Въ настоящее время ливерпульскіе доки занимаютъ площадь въ 418 гектаровъ, и обошлись они городу не менѣе 318.824,518 франковъ. Прекрасные успѣхи, достигнутые Ливерпулемъ, побудили практическихъ англичанъ развить у себя систему доковъ.

Въ 1799 г. были построены первые доки въ Лондонѣ, — West-India Docks; вскорѣ за ними послѣдовали London-Docks въ 1805 г., East-India Docks Commercial Docks, Surrey Docks, Catherine-Docks въ 1829 г. и Viktoria Docks въ

1855 г.; кромѣ того большія складочныя мѣста—по берегамъ Темзы. Въ Шотландіи, въ Глазговѣ сооружены съ 1791 по 1839 г. большіе склады, въ которыхъ сосредоточивается вся, столь значительная торговля необработаннымъ желѣзомъ. Примѣру этихъ городовъ послѣдовали Гуль, Лидсъ и всѣ прочіе торговые города Англии и Шотландіи. Здѣсь Англія сосредоточиваетъ всю міровую торговлю; всѣ страны свѣта должны вести въ Англію свои произведенія и обращаться къ ея посредничеству, чтобъ выгодно продать, потому что нигдѣ нѣтъ столь удобныхъ условій сбыта и такъ много шансовъ продажи, какъ въ этихъ центрахъ торговаго движенія.

Торговое значеніе Англии въ ея всемірномъ посредничествѣ, и благодаря ему она сдѣлалась великой и сильной державой. Создали это посредничество независимо отъ благопріятнаго положенія на морѣ—отличныя торговыя учрежденія, въ числѣ которыхъ не послѣднее мѣсто занимаютъ доки, да система варрантовъ и аукціоновъ, которая въ свою очередь получила основаніе въ докахъ. Къ этому предмету мы возвратимся впослѣдствіи.

Къ сожалѣнію, намъ не удалось собрать данныхъ о товарномъ движеніи въ докахъ Англии; тамъ повидимому довольствуются существенными результатами, но не обнаруживаютъ ихъ, по крайней мѣрѣ ни въ одномъ сочиненіи по этому предмету мы не нашли какихъ либо данныхъ.

Между тѣмъ какъ въ Англии товарные склады возникли и развились по частному почину и благодаря спе-

куляціи, вполнѣ соотвѣтствуя инициативѣ общественной дѣятельности, вообще создающей въ Англіи крупныя предприятия безъ субсидіи со стороны правительства (какъ наприм. громадную желѣзнодорожную сѣть и проч.) во Франціи правительство очень старательно занялось этимъ дѣломъ. Уже въ 1664 г. были учреждены товарные склады въ 11 большихъ городахъ для оживленія экспорта и транзитной торговли; но мѣра эта въ то время не оправдала ожиданій, вскорѣ пришлось закрыть склады, вслѣдствіе того, что ими слишкомъ мало пользовались. Лишь въ 1848 г., когда Франція страдала отъ коммерческаго кризиса, правительство снова обратило вниманіе на склады. Потребность въ кредитѣ подъ экспортныя и привозныя товары послужила побудительной причиною къ устройству товарныхъ складовъ. Декретъ 21 марта 1848 года положилъ основаніе устройству многихъ *magasins généraux et entrepôts*.

Но Франціи не посчастливилось съ этимъ закономъ, который былъ неудачно составленъ. Законъ создалъ такъ много формальностей, что торговля, напуганная многочисленными стѣсненіями при пользованіи *magasins généraux*, отказалась отъ нихъ, не смотря на то, что правительство взялось за это дѣло по инициативѣ самаго купечества. Правительство скоро замѣтило свои ошибки. Прежде, чѣмъ приступить къ устраненію неудобствъ, правительство желая, воспользоваться результатами опыта въ сосѣдней странѣ, поручило изучить все дѣло въ Англіи, гдѣ оно совершенно привилось и получило огромное раз-

витіе. Результаты собранныхъ въ Англіи свѣдѣній, доставили матеріаль для закона 28-го мая 1858 года *). Этотъ законъ не только исправилъ всѣ недостатки прежняго, но и установилъ руководящіе принципы, которымъ слѣдовали почти всѣ государства континента. О французскомъ законѣ 1858 г., можно сказать съ полнымъ основаніемъ, что онъ и по нынѣ занимаетъ первое мѣсто, удовлетворяя всѣмъ требованіямъ. Законодатель мастерски сѣумѣлъ позаимствовать у Англіи все то, что выдержало испытаніе времени и служить основою и сутью подобныхъ учрежденій, а съ другой стороны онъ выкинулъ всѣ чисто англійскія подробности, связанныя съ особыми англійскими торговыми обычаями, или же преобразовалъ ихъ и примѣнилъ къ обычаямъ французскимъ. Этому и соотвѣтствуютъ результаты. Въ Парижѣ, Марсели, Ліонѣ, Гаврѣ, Руанѣ и т. д., торговые склады процвѣтають. Приводимъ лишь нѣкоторыя статистическія данныя о товарномъ движеніи во французскихъ складахъ, такъ какъ управленія ихъ не отвѣчали на нашу просьбу о сообщеніи данныхъ. Только у Эбермана приведены цифры о движеніи товаровъ въ складахъ Руана, дающія понятіе о ихъ развитіи.

А именно:

отпущено.

въ 1862 г. поступило	6.989,906 кил.	6.251,370 кил.
» 1863 »	8.913,698 »	7.271,856 »

*) См. приложение № 3-й.

» 1864 »	»	17.956,601	»	14,599,900	»
» 1865 »	»	19.455,998	»	16,928,701	»
» 1866 »	»	24.741,510	»	26.166,202	»
» 1873 »	»	41.561,345	»	33.360,680	»

По этимъ цифрамъ видно постоянное возрастаніе товарнаго движенія, что безъ сомнѣнія краснорѣчиво свидѣтельствуеть въ пользу закона, опредѣляющаго правила пользованія складами.

Въ законодательствѣ о товарныхъ складахъ не отстали и прочія европейскія державы, въ виду успѣшнаго процвѣтанія французскихъ *entrepôts* и доковъ.

Въ Бельгіи первый законъ о товарныхъ складахъ и варрантахъ, изданъ въ 1848 г., но такъ какъ въ немъ были всѣ недостатки французскаго закона 1848 г. и онъ не отвѣчалъ требованіямъ бельгійскаго купечества, то пришлось замѣнить его новымъ въ 1862 г. Главный недостатокъ перваго, заключался въ обилии формальностей противорѣчающихъ торговымъ обычаямъ и въ томъ, что выдача варрантовъ (заключающихъ въ себѣ, по закону отъ 1848 г. какъ складочное свидѣтельство, такъ и самъ варрантъ) была предоставлена чиновникамъ, въ виду чего торговое сословіе не считало полезнымъ воспользоваться этимъ учрежденіемъ. Подъ дѣйствіемъ новаго закона успѣшно развились большіе склады въ Антверпенѣ, учрежденные въ 1865 г. на акціонерный капиталъ въ 15 мил. фран. Эти склады, занимающіе площадь въ 23,242 кв. метровъ, по единогласному отзыву спеціальной литературы, образцовое учреж-

деніе этого рода. Къ сожалѣнію, намъ не удалось получить никакихъ статистическихъ данныхъ о его дѣятельности; это тѣмъ болѣе жалко, что въ немъ складъ привозныхъ товаровъ устроенъ отдѣльно отъ склада для экспорта, чего нѣтъ въ учрежденіяхъ, о которыхъ будетъ рѣчь ниже.

Швейцарія приняла французское законодательство. Учрежденіемъ товарныхъ складовъ здѣсь занялись желѣзнодорожныя общества. Центральное общество учредило склады въ Базелѣ и общество Сѣверо-восточной желѣзной дороги—въ Цюрихѣ и Романсгорнѣ *). Оба общества доставили намъ статистическія данныя.

Въ Базелѣ складывается преимущественно керосинъ.

	1874 г.	1875 г.	1876 г.
Поступило	19,240 тоннъ	15,820 тоннъ	17,240 тон.
Отпущено .	19,500 »	15,720 »	18,780 »
Доходъ . .	78,582,90 фр.	77,803,18 фр.	84,581,35 фр.
Расходъ . .	41,399,71 »	41,177,63 »	37,898,79 »

Еще менѣе удачныя результаты получило общество Сѣверо-восточной дороги въ складахъ въ Цюрихѣ и Романсгорнѣ. Дирекція общества пишетъ намъ: Изъ доставленныхъ вамъ годовыхъ отчетовъ вы увидите, что склады въ Цюрихѣ даютъ очень незначительный чистый доходъ, склады въ Романсгорнѣ не даютъ никакого, даютъ даже

*) Сѣверо-восточная дорога не выдаетъ warrants, между тѣмъ, какъ центральное общество въ Базелѣ таковыя выдаетъ.

нѣкоторый убытокъ. Сами по себѣ эти товарные склады не оправдываютъ ожиданій, возлагаемыхъ на коммерческія предпріятія; но не слѣдуетъ смотрѣть на нихъ только съ этой точки зрѣнія. Учрежденіемъ складовъ наше общество имѣло въ виду способствовать экономическому развитію области, черезъ которую проложены желѣзныя дороги, и увеличить движеніе грузовъ по нашей сѣти. Этой цѣли склады безъ сомнѣнія удовлетворили въ значительной степени» *).

Въ Германіи нѣтъ специальныхъ законовъ ни относительно общественныхъ товарныхъ складовъ, ни о варрантахъ. Въ сѣверной Германіи лишь въ исключительныхъ случаяхъ занимались этимъ дѣломъ, тогда какъ въ Южной Германіи учреждены товарные склады и они процвѣтаютъ, какъ ниже изложено.

Вслѣдствіе своей большой хлѣбной торговли съ Россіей, Сѣверная Германія имѣетъ особенный интересъ для насъ. Мы видѣли, что въ Кенигсбергѣ, судя по отчетамъ купеческой управы за 1876 и 1877 годы, возбужденъ вопросъ объ учрежденіи товарныхъ складовъ, подъ влияніемъ учрежденія таковыхъ въ Вѣнѣ. Имѣется въ виду «привлечь въ склады грузы, которые по пониженному тарифу обыкновенно идутъ далѣе, и доставить имъ сбытъ на кенигсбергскомъ рынкѣ; но если они сбыта не найдутъ, то отправлять ихъ далѣе по пониженному тари-

*) См. отношеніе Правленію Риго-Динабургской желѣзной дороги отъ 30 Января 1878 г. изъ Цюриха.

фу прямаго сообщенія, какъ будто въ ихъ перевозкѣ не было никакой приостановкѣ».

Переговоры велись на основаніи этой программы съ желѣзнодорожными правленіями и прежде всего съ королевской Восточно-Прусской дорогой, но дали неудачный для Кенигсберга результатъ, такъ какъ Восточная дорога не считала возможнымъ согласиться на предложеніе Кенигсбергскаго купечества. Непосредственные мотивы этого отказа не сообщены, но кажется по отзывамъ купечества другихъ городовъ признано было «не подходящимъ дать особое предпочтеніе Кенигсбергу и были указаны другія станціи Восточной дороги, какъ болѣе удобныя для учрежденія товарныхъ складовъ, съ дальнѣйшей отправкой грузовъ по востребованію». Что касается этого послѣдняго предмета, то возраженія желѣзнодорожныхъ управленій представляются странными, ибо подобныя льготы не составляютъ чего либо исключительнаго, необычнаго, а напротивъ такія льготы дѣлаются дорогами въ самой широкой мѣрѣ товарнымъ складамъ въ Вѣнѣ, Мюнхенѣ, Мангеймѣ, Цюрихѣ, и всюду служатъ къ обоюдной выгодѣ. Вслѣдствіе приведеннаго отказа проектъ учрежденія товарнаго склада въ Кенигсбергѣ пока (1879 г.) не удался. Ни въ одномъ изъ Балтійскихъ и Сѣверныхъ портовъ Германіи не существуетъ общественнаго товарнаго склада, и насколько мы узнали, нигдѣ не обсуждается осуществленіе этого дѣла; это тѣмъ болѣе странно, что именно тяжелый кризисъ, который теперь тяготѣетъ надъ промышленностью и торговлею въ

Германіи, въ свое время побудилъ другія страны, какъ напр. Францію, Австрію и т. д. отпустить значительныя средства на устройство складовъ, чтобъ, при ихъ посредствѣ, именно при помощи ссудъ подь варранты, открыть новые источники кредита для промышленности и торговли и создать новыя средства въ помощь производству. Такъ напр. складочное мѣсто всей желѣзодѣлательной промышленности Шотландіи въ Глазговѣ. Сюда производители свозятъ все количество выплавленнаго чугуна и желѣза въ общественные товарные склады; благодаря этому обстоятельству значительныя капиталы, заключающіеся въ запасахъ, не лежатъ мертвыми, а поступаютъ опять въ обращеніе въ видѣ ссудъ подь варранты. Съ другой стороны заводчики избавляются отъ необходимости продавать свой товаръ за безцѣнокъ подь давленіемъ временныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ въ положеніи рынка; они спокойно могутъ выждать улучшенія рынка и тогда уже вновь явиться на продажу съ своимъ товаромъ. Производительность выигрываетъ большія, очень большія суммы отъ подобныхъ операцій, безъ особенно значительныхъ издержекъ.

Южная Германія пошла самостоятельнымъ путемъ въ вопросѣ о товарныхъ складахъ. Мы имѣемъ болѣе подробныя данныя изъ Маннгейма и Мюнхена.

Маннгеймъ. Нынѣ дѣйствующее общество товарныхъ складовъ существуетъ съ 1872 года, когда прежнее общество ликвидировало свои дѣла и уступило всѣ свои постройки новому обществу, которое открыло операціи съ

капиталомъ въ 300,000 талеровъ. Въ маннгеймскихъ товарныхъ складахъ три отдѣленія:

- 1) общее для склада различныхъ товаровъ:
- 2) для керосина;
- 3) для отдѣльныхъ отправокъ.

Это послѣднее отдѣленіе устроено недавно, въ 1876 году, и имѣетъ цѣлью собирать отдѣльныя отправленія отъ различныхъ отправителей, назначаемыя въ большіе города, и отправлять ихъ затѣмъ полными вагонами по болѣе дешевому повагонному тарифу. По имѣющимся отчетамъ эта отрасль дѣла развивается весьма быстро. Такимъ путемъ собрано:

	Отдѣльныхъ отправокъ.	Общій вѣсъ.		
1876	15,515	6.690,100	килогр.	равныхъ 720 вагон.
1877	39,405	13.720,500	»	» 1,485 »

По послѣднему отчету это дѣло развилось еще значительнѣе въ 1878 г. сравнительно съ предшествовавшими годами.

Въ отдѣленіи для керосина

1867—68	поступило	21,987	боч.,	отпущено	22,766	боч.
1868—69	»	37,461	»	»	35,884	»
1869—70	»	36,574	»	»	38,744	»
1870—71	»	58,703	»	»	54,914	»

1871—72	поступило	60,217 боч.,	отпущено	57,420 боч.
1872—73	»	54,139 »	»	57,481 »
1873—74	»	74,335 »	»	63,629 »
1874—75	»	76,261 »	»	71,394 »
1875—76	»	47,581 »	»	66,530 »
1876—78	»	70,670 »	»	71,168 »

Къ 31 декабря 1877 г. оставалось въ складѣ 13,155 бочекъ.

Въ общемъ отдѣленіи движеніе товаровъ было слѣдующее:

	Поступило въ складъ.	Выпущено изъ склада.
1870—71	2.843,326 килогр.	2.672,131 килогр.
1871—72	2.637,503 »	2.617,892 »
1872—73	2.894,466 »	2.639,440 »
1873 74	3.229,824 »	2.858,980 »
1874—75	3.573,246 »	3.543,958 »
1875—76	4.645,558 »	3.816,995 »
1876—77	6.810,297 »	6.993,150 »

Къ 31-му декабря 1877 года оставалось въ складѣ 1.571,416 килогр.

Въ отчетахъ нѣтъ данныхъ о мѣстахъ производства

товаровъ, сложенныхъ въ общемъ складѣ. Интересное замѣчаніе въ этомъ отношеніи находится въ отчетѣ Мюнхенскихъ городскихъ товарныхъ складовъ за 1875 годъ, гдѣ сказано: «Для складовъ въ Талькирхенѣ пшеница не имѣетъ большаго значенія; заслуживаетъ же вниманія то, что въ Маннгеймѣ находились въ складахъ огромные запасы американской пшеницы, изъ которыхъ долгое время снабжались привознымъ хлѣбомъ Бадень и Виртембергъ, насколько въ немъ чувствовалась потребность».

Это замѣчаніе имѣетъ немаловажное значеніе во многихъ отношеніяхъ. Во первыхъ, товарный складъ въ Мюнхенѣ обнаружилъ большую притягательную силу, такъ что сдѣлался складочнымъ мѣстомъ для американскаго хлѣба, а затѣмъ видно также, что американскій хлѣбный рынокъ ведетъ успѣшную конкуренцію съ европейскими, и притомъ не въ портовомъ городѣ, а въ самомъ центрѣ Германіи: это обстоятельство не лишено значенія для европейскихъ странъ, производящихъ избытки хлѣба.

Мюнхенъ. Мюнхенскіе городскіе товарные склады устроены въ Талькирхенѣ, одной изъ станцій баварской государственной желѣзной дороги, и открыты въ сентябрѣ 1871 года. Учреждены они муниципалитетомъ Мюнхена, чтобы привлечь сюда хлѣбные грузы изъ Австріи, Италіи и Россіи и создать въ Мюнхенѣ хлѣбный рынокъ для Баваріи, Вюртемберга и Швейцаріи. По статистическимъ даннымъ за 1875 и 1876 года цѣль эта повидимому достигнута. Движеніе товаровъ въ складахъ Талькирхена выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Поступило.	Выпущено.
1871	7.506,077 килогр.	3.850,309 ¹ / ₂ килогр.
1872	26.390,668 ¹ / ₂ »	22.786,281 »
1873	61.862,141 »	59.277,127 »
1874	79.097,158 »	79.372,343 ¹ / ₂ »
1875	57.379,076 ¹ / ₂ »	58.977,486 »
1876	74.711,439 ¹ / ₂ »	65.633,614 ³ / ₄ »
1877	111.806,586 »	110.332,729 »

Въ отчетахъ за 1875 и 1876 годы показаны отдѣльно различные сорта хлѣбовъ, мѣста производительности и мѣста назначенія ихъ, такъ что по этимъ даннымъ можно судить о дѣятельности и влiянiи складовъ.

Въ склады поступило:

	1875.		1876.		Изъ общаго количества.	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
Пшеницы	13.649,061 клгр.	27.218,924 клгр.	23,79%	36,48%		
Ржи . . .	6.488,794 »	10.230,103 »	11,31 »	13,69 »		
Ячменя .	33.284,502 »	27.964,689 »	58,00 »	37,43 »		
Овса . . .	713,203 »	4.768,514 »	1,24 »	6,38 »		
Солода . .	1.865,739 »	1.631,032 »	3,25 »	2,18 »		
Маиса . . .	29,496 »	421,267 »	0,05 »	0,57 »		
Рапсъ . . .	340,208 »	387,323 »	0,60 »	0,52 »		

Клевера .	88,883 клгр.	380,853 клгр.	0,170/0	0,510/0
Муки . .	770,275 »	1,196,998 »	1,34 »	1,60 »
Прочихъ.	138,908 »	511,768 »	0,24 »	0,69 »

По мѣстамъ производства эти количества распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

	Въ процентахъ.			
	1875.	1876.	1875.	1876.
Изъ Австро-Венгрии	39.598,321 к.	47.939,435 к.	69,00/0	64,17 ⁰ ,0
» Россіи, Галиціи и Сербіи .	7.690,671 »	12,198,674 »	13,4 »	16,33 »
» Италіи и частию изъ Франціи	3.737,392 »	7.479,896 »	6,5 »	10,07 »
» Баваріи	6.351,691 »	7.093,434 »	11,1 »	9,49 »

Отправлено это количество хлѣба для потребленія:

	1875.	1876.	1875.	1876.
Въ Баварію	22.102,045 к.	23.128,686 к.	37,5 ⁰ /0	35,24 ⁰ /0
» Мюнхенъ	19.074,716 »	19.534,528 »	32,3 »	29,76 »
» Виртембергъ . . .	13.918,597 »	16.380,561 »	23,6 »	24,96 »
» Швейцарію	2.022,122 »	2.344,921 »	3,5 »	3,57 »

въ Шранне. . .	698,246 »	1.299,791 »	1,2 »	1,98 »
по другимъ на- правленіямъ .	1.170,757 »	2.945,127 »	1,9 »	4,49 »

По цифрамъ этимъ ясно видно, какъ замѣтно развивалась дѣятельность складовъ въ Талькирхенѣ, и что достигнуты были искомыя цѣли. Дѣйствительно, въ Мюнхенѣ образовался рынокъ, обороты котораго растутъ изъ году въ годъ.

Въ Австріи въ 1866 году изданъ законъ о выдачѣ концессій на общественныя товарныя склады. Въ мотивахъ, предпосланныхъ закону, говорится, что имѣется въ виду «доставить тѣмъ торговымъ облегченія, въ самомъ широкомъ размѣрѣ, достиженіе которыхъ имѣлось въ виду при введеніи общихъ таможенныхъ законовъ, и споспѣшествовать какъ торговому дѣлу, такъ и развитію коммерческаго кредита». Только очень жаль, что одна крупная ошибка уничтожила всѣ благія намѣренія. При обсужденіи системы выдачи ссудъ подъ залогъ товаровъ, Австрійскій законъ 1866 года соединилъ варрантъ (складочное свидѣтельство) и товаро-залоговое свидѣтельство въ одномъ документѣ, вслѣдствіе чего выдача ссудъ подъ варранты и свободное обращеніе товарозалоговаго свидѣтельства взаимно стѣсняють другъ друга, тогда какъ великое значеніе общественныхъ складовъ для торговли именно въ томъ и заключается, чтобъ обѣ операціи производились отдѣльно — одна другой мѣшать не должны. Впрочемъ, стараются устранить это неудоб-

ство, какъ сообщаетъ намъ управленіе складовъ города Вѣны, въ отношеніи отъ 14 января 1878 г. Къ этому вопросу мы еще возвратимся при обсужденіи вопроса о выдачѣ ссудъ подѣ залогъ товаровъ. Первый воспользовался закономъ муниципалитетъ города Вѣны, который арендовалъ машинное зданіе всемірной выставки вмѣстѣ съ смежными мѣстами, всего площадь въ 30,000 кв. метровъ и устроилъ здѣсь склады. Открыты они въ концѣ 1876 года.

Кромѣ вышеупомянутаго неудобства самое мѣстоположеніе складовъ въ Пратерѣ оказалось не выгоднымъ для торговаго движенія. Изъ отчета управленія видно, что въ вѣнскіе склады поступало вообще не особенно большое количество товаровъ и оно не возрастаетъ. Впрочемъ вѣнскіе склады служатъ преимущественно для мѣстнаго потребленія.

поступило.

выпущено.

Въ 1877 г. 75.903,671 килогр. 55.035,109 килогр.

» 1878 » 70.027,472 » 51.807,056 »

	1 8
	П о с т у п и л о килогр.
Пшеница.	16.670,771
Рожь.	4.943,856
Ячмень.	10.371,304
Овесъ.	15.676,858
Маисъ	3.305,640
Пшенная крупа	81,643
Бобы.	633,705
Горохъ.	145,812
Солодъ.	596,538
Рапсъ	710,380

7 7	1 8 7 8	
В ы п у щ е н о килогр.	П о с т у п и л о килогр.	В ы п у щ е н о килогр.
13.937,101	8.917,146	10.822,583
4.552,442	3.336,666	2.946,776
7.296,259	4.833,125	6.751,186
11.983,854	15.295,343	16.045,249
3.659,134	5.439,581	4.546,668
99,665	954,060	594,251
579,789	278,780	491,756
126,027	601,685	529,148
543,685	—	—
605,010	2.089,164	1.316,959

	1 8
	П о с т у п и л о килогр.
Отруби.	628,606
Мука.	1.965,971
Колоніальные товары	329,621
Желѣзный товаръ.	278,028
Масло и сало.	92,107
Разные товары	3.295,354

Остатокъ составляютъ товары, хотя и показанные въ статистическомъ отчетѣ управленія складами, но поступавшіе въ незначительныхъ количествахъ, какъ напр. коноплянное сѣмя, клеверъ, крахмаль, сахаръ, пресованное сѣно, вино, все вмѣстѣ.

	постушило.		выпущено.
Въ 1877 г.	1.292,834	клогр.	1.637,085
» 1878 »	1.122,360	»	1.318,519
			»

7 7	1 8	7 8
В ы п у щ е н о килогр.	П о с т у п и л о килогр.	В ы п у щ е н о килогр.
655,907	313,557	154,030
1.723,413	2.170,232	1.900,222
242,637	369,292	424,547
257,362	272,843	253,038
43,272	600,864	563,307
2.247,404	2.199,881	2.531,672

Дальнѣйшихъ деталей о мѣстахъ производительности о мѣстахъ назначенія мы не могли узнать.

Слѣдуетъ еще упомянуть, что дирекція австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ высказалась въ пользу отправки грузовъ изъ складовъ по пониженному тарифу, благодаря чему оказано большое содѣйствіе развитію товарныхъ складовъ, а съ другой стороны сосредоточенію товарнаго движенія не только въ складахъ, но вообще въ городѣ Вѣны,

хотя желѣзныя дороги не потерпѣли никакого ущерба, такъ какъ въ случаѣ ихъ несогласія на уступку грузы непосредственно отправлялись бы къ мѣсту назначенія, все равно же по пониженному тарифу. Товарные склады привлекаютъ также не малое количество другихъ товаровъ, которые иначе никогда въ Вѣну не попали бы, привлекаютъ только потому, что по продажѣ ихъ они пользуются при дальнѣйшемъ отправленіи изъ складовъ тою же уменьшенной провозною платою. Такимъ образомъ выигрываетъ торговля Вѣны, а равно выигрываютъ и производители.

Вѣна не остановилась на устройствѣ товарныхъ складовъ въ машинномъ зданіи выставки; это была только опытная станція. Въ настоящее время, когда опытъ оказался удовлетворительнымъ, устроены новые склады по регулированнымъ берегамъ Дуная. Въ октябрѣ 1878 г. новые магазины были готовы, такъ что теперь склады въ прямой связи съ пристанями, а слѣдовательно и съ судоходствомъ по Дунаю.

Кромѣ этихъ странъ въ Италіи обращено было нѣкоторое вниманіе на товарные склады. Въ 1876 году существовали склады въ Туринѣ, Анконѣ и Синигальѣ; устроены они муниципалитетами, при значительныхъ правительственныхъ субсидіяхъ въ Анконѣ и Синигальѣ. Генуя, Ливорно, Неаполь, Палермо, Бриндизи и Миланъ дѣятельно заняты постройкой складовъ.

Для Венгріи устройство товарныхъ складовъ имѣетъ особенное значеніе. Какъ извѣстно, ея хлѣбная торговля довольно большая, хотя она и потеряла въ настоящее

время сбытъ въ Сѣверной Германіи вслѣдствіе конкуренціи румынскаго и русскаго хлѣба Г. Шмидтманъ въ своей брошюрѣ указываетъ на устройство товарныхъ складовъ, какъ на средство преобразовать венгерскую торговлю. Онъ предлагаетъ американскую систему. Въ Америкѣ производитель передаетъ свой хлѣбъ въ складъ, получаетъ отъ управленія квитанцію, въ которой кромѣ вѣса и рода хлѣбовъ обозначается и его качество. Американскіе склады съ своей стороны обязуются выдать равное количество той же доброты, но не принимаютъ на себя обязательства доставить то самое зерно, которое было ссыпано производителемъ.

Вслѣдствіе этого на управленіе складами падаетъ большая отвѣтственность и процвѣтаніе подобнаго учрежденія зависитъ исключительно отъ того, въ какой мѣрѣ управленіе оправдываетъ оказываемое ему довѣріе. Одна ошибка—и поколеблено довѣріе коммерческаго міра къ складамъ.

Спрашивается, привѣтся-ли въ Венгріи или вообще въ Европѣ подобный способъ веденія дѣла? Очевидно, купцу сподручнѣе предлагать на продажу свой собственный товаръ, въ качествѣ котораго онъ можетъ удостовѣриться во всякое время, нежели полагаться на добросовѣстность третьихъ лицъ, относительно выдачи покупателю изъ складовъ товара именно той добротности, какая условлена въ биржевой сдѣлкѣ съ нимъ. Кромѣ того, надо упомянуть, что, для предохраненія хлѣба отъ пор-

чи, въ Силосѣ сдѣланы всевозможныя приспособленія и для экспортера, строго говоря, довольно безразлично, получаетъ ли онъ изъ склада именно ссыпанный имъ хлѣбъ или другой того же качества. Поэтому необходимо будетъ произвести тщательное изслѣдованіе, особенно заинтересованному въ этомъ дѣлѣ купечеству, какая система товарныхъ складовъ легче привьется въ Ригѣ, а слѣдовательно и окажется болѣе выгодной. Проектъ Шмидтмана еще шире; онъ предлагаетъ покрыть всю Венгрію сѣтью товарныхъ складовъ, съ большимъ центральнымъ учрежденіемъ подобнаго рода въ Пештѣ. Здѣсь должна сосредоточиваться вся хлѣбная торговля Венгріи и отсюда она должна регулироваться. Шмидтманъ надѣется, что этимъ путемъ возможно внести болѣе солидности въ хлѣбную торговлю Венгріи, съ чѣмъ можно согласиться, а затѣмъ, что заграничные заказы будутъ удовлетворяться гораздо скорѣе, вслѣдствіе чего опять чаще будутъ обращаться къ Венгріи, тогда какъ теперь ее совсѣмъ обходятъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда требуется быстрая поставка хлѣба. Но при этомъ авторъ повидимому не обратилъ надлежащаго вниманія на состояніе желѣзныхъ дорогъ, ибо медленная доставка заказанныхъ хлѣбныхъ грузовъ совершается преимущественно по винѣ желѣзныхъ дорогъ, хотя за это нельзя ихъ упрекать. Какъ уже выше было замѣчено, желѣзныя дороги могутъ имѣть наготовѣ лишь средства для перевозки известнаго средняго мѣсячнаго количества грузовъ, но онѣ не въ состояніи держать въ запасѣ огромный подвижной составъ

на случай какихъ нибудь чрезвычайныхъ требованій торговли. Но этого неудобства нельзя устранить никакою, даже самую густую сѣтью товарныхъ складовъ, расположенныхъ по всей странѣ, ибо для желѣзныхъ дорогъ совершенно безразлично, поступаетъ ли къ нимъ хлѣбъ для отправки далѣе съ крестьянскаго воза или изъ какого нибудь образцоваго склада—если вообще нѣтъ достаточныхъ перевозочныхъ средствъ. Иное дѣло, если бы возможно было устроить перевозку хлѣба въ ссыпную. Въ этомъ случаѣ нагрузка потребовала бы едва столько минутъ, сколько теперь требуется часовъ, и задержка вагоновъ на станціяхъ отправленія была бы доведена до минимума. Ближайшимъ послѣдствіемъ этого было бы то, что пробѣгъ наличнаго числа вагоновъ по дорогамъ умножился бы въ нѣсколько разъ и управленія ихъ при настоящихъ средствахъ могли бы перевозить несравненно большія количества хлѣбныхъ грузовъ.

Однако, подобный способъ транспортированія хлѣба пока неосуществимъ въ Россіи; по крайней мѣрѣ опытъ на Рижско-Динабургской желѣзной дорогѣ, стоившій обществу очень много хлопотъ и денегъ, кончился неудачей. А при такихъ обстоятельствахъ, неудобства, связанные съ настоящей системой перевозки хлѣба *въ зерна*, какъ въ Венгріи, такъ и въ Россіи могутъ быть устранены только при условіи, чтобы все количество хлѣба, поступающее въ оптовую торговлю, провозилось по дорогамъ равномерно въ теченіе цѣлаго года и сосредоточи-

валось въ какомъ нибудь складочномъ пунктѣ, который долженъ быть портомъ въ странѣ, производящей отпускъ хлѣба за границу, дабы въ случаѣ надобности хлѣбъ тотчасъ могъ поступать на суда для дальнѣйшей перевозки моремъ. Если же требуется складочный пунктъ для отпуску хлѣба на мѣстное употребленіе въ самой странѣ, то естественно надо избрать городъ по возможности ближе къ потребителямъ, съ удобными сообщеніями для нихъ.

Только такимъ путемъ были бы сохранены интересы странъ, имѣющихъ обширную область производительности — въ двухъ отношеніяхъ, а именно: онѣ, во первыхъ, во всякое время могутъ пользоваться случайными осложненіями торговыхъ обстоятельствъ; во вторыхъ, онѣ обезпечены отъ порчи хлѣба большими массами и отъ потери, причиняемой производительности въ большинствѣ случаевъ вслѣдствіе недостаточной провозоспособности транспортныхъ учрежденій.

Въ Америкѣ производитель непосредственно пользуется элеваторами; онъ самъ доставляетъ свое зерно въ склады въ наиболѣе удобное для него время. Получивъ росписку, съ обозначеніемъ количества и качества ссыпаннаго хлѣба, онъ приобретаетъ цѣнность, которую можетъ реализовать на каждой биржѣ, по своему усмотрѣнію, полностью или въ извѣстной долѣ. Управление складовъ само наблюдаетъ за ссыпкою хлѣба изъ вагоновъ или съ судовъ, отвѣчаетъ за сохранность доставленнаго качества и коли-

чества и исполняетъ приказы владѣльца относительно дальнѣйшей погрузки и отправки.

Соотвѣтственно тому устроены склады. Большею частію они расположены вдоль обоихъ береговъ рѣки, отъ двухъ до четырехъ рельсовыхъ путей прорѣзываютъ зданіе склада; склады вмѣщаютъ до двухъ милліоновъ четв. хлѣба, могутъ выгружать до 8,000 четв. въ часъ и погружать двойное количество, такъ что для погрузки судна въ 300 тоннъ требуется не болѣе часа. Зерно сохраняется въ элеваторахъ, въ закромахъ вышиною отъ 40 до 60 футь и среднимъ числомъ по 10 футь въ ширину и расположенныхъ на подобіе полей шахматной доски; сверху они открыты, къ низу суживаются на подобіе воронки; въ самомъ низу отверстіе, которое запирается, и оттуда высыпается зерно въ погрузку. Между отдѣльными закромами оставлено мѣсто для свободнаго движенія вагоновъ; изъ нагруженныхъ вагоновъ хлѣбъ ссыпается въ ямы, около самыхъ рельсовъ; въ пустые вагоны хлѣбъ ссыпается по трубамъ прямо изъ воронкообразныхъ закромовъ и вѣшается, вмѣстѣ съ вагонами, на прекрасно устроенныхъ сторичныхъ вѣсахъ. Разгрузка вагоновъ производится въ нѣсколько минутъ, такъ какъ большею частію они спеціально устроены для ссыпки въ нихъ хлѣба въ зернѣ; также быстро ведра на цѣпи поднимаютъ зерно изъ ямъ у рельсовъ, пересыпаютъ его въ трубы, въ которыхъ оно провѣвается особыми вентиляторами и по которымъ направляется въ одинъ изъ закромовъ, пройдя по пути черезъ вѣсы съ самодѣйствующей

щимъ механизмомъ, вмѣстимостью въ 130 четвериковъ. Изъ закровъ зерно отпускается черезъ вышеупомянутое воронкообразное отверстіе или для погрузки въ мѣшки и отправки на возахъ, или для вторичнаго провѣванія по только что описанному пути и способу, или для погрузки на суда черезъ трубу, вдѣланную въ одну изъ стѣнокъ закрома. Каждое передвиженіе по горизонтальному направленію производится на лентахъ. Плата за выгрузку и погрузку хлѣба регулируется конкуренціей (въ нѣкоторыхъ портахъ 15—20 элеваторовъ) и весьма умеренна; за приѣмку, выгрузку и полежалого въ теченіи одного мѣсяца взимается среднимъ числомъ $1\frac{1}{4}\%$ со стоимости хлѣба, а полежалое за каждый слѣдующій мѣсяць $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}\%$; слѣдовательно, если пудъ ржи стоитъ 1 рубль, то за первый мѣсяць взимается $1\frac{1}{4}$ коп., а за слѣдующіе по $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ коп. Судя по отчетамъ о хлѣбной торговлѣ въ Америкѣ, тамъ не случается, чтобы хлѣбъ залеживался на желѣзнодорожныхъ станціяхъ подъ открытымъ небомъ, такъ что не бываетъ порчи хлѣба до погрузки въ вагоны. Самое устройство вагоновъ и способъ выгрузки устраняютъ усыпку — сберегаются расходы вслѣдствіе того, что не требуется мѣшковъ. Затѣмъ, хлѣбъ не можетъ портиться въ элеваторахъ, такъ какъ провѣваніе хлѣба можетъ быть произведено во всякое время, а крысы, мыши и червь не долюбливаютъ безо-

койное житіе въ элеваторахъ. Наконецъ, и въ этомъ дѣлѣ замѣна рабочаго труда машиннымъ въ Америкѣ отзывается дешевизной и всевозможными удобствами. Какъ высоко цѣнятся элеваторы, можно видѣть уже изъ того, что при перегрузкѣ хлѣба изъ рѣчныхъ судовъ въ морскія употребляется пловучій элеваторъ, который съ одной стороны принимаетъ зерно, провѣиваетъ, свѣшиваетъ и ссыпаетъ его по другую сторону въ трюмъ морскаго судна.

Что сдѣлано въ Россіи въ дѣлѣ устройства товарныхъ складовъ съ выдачею ссудъ подѣ варранты?

Въ Россіи не сдѣлано ничего существеннаго въ дѣлѣ сооруженія товарныхъ складовъ, значеніе которыхъ такъ важно для производительности огромной страны, отпускающей на международный рынокъ почти одни сельско-хозяйственные продукты. Въ законодательномъ порядкѣ утверждено нѣсколько уставовъ, изъ коихъ мы укажемъ въ особенности на уставъ сѣвернаго общества страхованія и склада товаровъ съ выдачею варрантовъ, Высочайше утвержд. 31 мая 1872 г. Уставъ, составленный отчасти по англійскимъ образцамъ, разрѣшаетъ обществу страхованіе отъ огня товаровъ, принятыхъ въ склады, а также всякаго рода движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ, пріемъ на храненіе всякаго рода товаровъ и выдачу ссудъ

подъ нихъ, продажу принятыхъ на храненіе товаровъ, по порученію и за счетъ ихъ владѣльцевъ. На сколько общество успѣло развить свою дѣятельность, мы не могли привести въ извѣстность; намъ не удалось также получить никакихъ статистическихъ данныхъ объ оборотахъ этого общества, такъ что ничего не можемъ сказать, ни о дѣятельности, ни о вліяніи его на торговые обороты въ обоихъ столицахъ.

Но независимо отъ результатовъ дѣятельности этого общества, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что оно не могло достигнуть значительныхъ успѣховъ своими товарными складами уже потому, что оно соединило различнаго рода коммерческія дѣла, ничего общаго между собой не имѣющія. Въ разграниченіи операций—пріема товаровъ въ склады на храненіе, выдачи ссудъ подъ нихъ и страхованія—заключается гарантія успѣха такого учрежденія. Если же эта гарантія уничтожается сосредоточеніемъ всѣхъ этихъ разнородныхъ операций въ рукахъ одного общества, и если ему разрѣшается еще посредничество при продажѣ принятыхъ на храненіе товаровъ, — что допущено было въ уставѣ Сѣвернаго Общества—то уже не можетъ быть рѣчи о какихъ бы то ни было удобствахъ товарныхъ складовъ, такъ какъ они теряютъ все свое значеніе въ виду легкости разныхъ злоупотребленій. Вѣроятно, по этимъ соображеніямъ законода-

тельства другихъ странъ запрещаютъ слияніе исчисленныхъ выше операций. Напр. французскій законъ 12 мая 1859 года постановляетъ въ статьѣ 4: «Завѣдывающимъ товарными складами и аукціонными залами запрещается участвовать непосредственно или косвенно, за свой или за чужой счетъ, въ какой либо сдѣлкѣ или спекуляціи, предметомъ которыхъ служатъ товары въ складахъ общества»; въ кругъ же дѣйствій складочныхъ предпріятій принадлежитъ *все*, что касается приѣма въ склады и выдачи грузовъ, храненія грузовъ и т. п. Австрійскій законъ 19-го іюня 1866 года въ § 8 постановляетъ: Обществу товарныхъ складовъ подѣ страхомъ утраты концессіи, запрещается за свой счетъ производить торговля сдѣлки, находящіяся въ какомъ либо соотношеніи съ товарами, принимаемыми на храненіе въ склады. Правда, французскій законъ 1859 года дополненъ въ 1870 году статьею, разрѣшающею обществу выдачу ссудъ подѣ принятые на храненіе товары и покупку варрантовъ, но это постановленіе закона такъ мало согласуется со всѣми остальными статьями его, что позволительно сдѣлать предположеніе, что какой нибудь частный случай вызвалъ это дополненіе къ ущербу тѣхъ складовъ, которые воспользовались даннымъ разрѣшеніемъ. Впрочемъ, главныя учрежденія этого рода въ Парижѣ, Гаврѣ и Руанѣ ни разу не воспользовались дарованнымъ

имъ правомъ и предоставили выдачу ссудъ подъ варранты первокласснымъ банкамъ. Въ какой степени довѣріе биржи къ варрантамъ зависитъ отъ того, какое учрежденіе выдаетъ ссуды подъ него, видно по слѣдующему примѣру изъ антверпенской практики.

Бельгійскій національный банкъ до сихъ поръ отказывался выдавать ссуды подъ варранты, на томъ будто бы основаніи, что уставъ этого не допускаетъ. Этого отказа было достаточно, чтобы затруднить варрантамъ обращеніе на биржахъ. Только въ послѣднее время, съ тѣхъ поръ какъ антверпенскій банкъ сталъ выдавать ссуды подъ варранты, товаро-залоговое дѣло получило нѣкоторое развитіе. Если же управленіе общественными складами будетъ само выдавать ссуды подъ товары, принимаемые на храненіе, то возникнетъ опасеніе, что оно станетъ оказывать предпочтеніе тѣмъ или другимъ лицамъ, а вслѣдствіе этого парализуется одна изъ существенныхъ задачъ всего учрежденія. Впрочемъ, при ближайшемъ разсмотрѣніи устава Сѣвернаго общества, оказывается, что онъ ни мало не отвѣчаетъ основнымъ требованіямъ подобнаго учрежденія; это скорѣе общество, производящее банковыя и комисіонерскія операціи, причемъ содержитъ амбары для храненія товаровъ, такъ что въ Россіи пока еще ничего не сдѣлано въ дѣлѣ устройства общественныхъ товарныхъ складовъ.

Обращеніе варрантовъ.

Что такое варрантъ? Отвѣты различныхъ авторовъ, на этотъ вопросъ значительно расходятся, отчасти вслѣдствіе того, что они не всегда строго соображаются съ системою, которою руководствуются товарные склады при выдачѣ варрантовъ. Мы уже раньше видѣли, что законодательства различныхъ странъ допускаютъ выдачу или одного, или двухъ свидѣтельствъ. Смотря по тому, какая изъ этихъ двухъ системъ принята въ извѣстной странѣ, варрантъ получаетъ совершенно отличное значеніе, и одно и то же объясненіе варранта не можетъ быть пригоднымъ для обѣихъ системъ.

Если общественные склады выдаютъ *одно* только свидѣтельство, называемое варрантомъ, то оно имѣетъ двоякое значеніе, а именно: во-первыхъ, варрантъ служитъ залоговымъ свидѣтельствомъ для полученія ссуды подѣ обозначенные въ немъ товары, находящіеся на храненіи въ складахъ; во вторыхъ, онъ служитъ свидѣтельствомъ о правѣ собственности на обозначенные въ немъ товары.

Если же общественные склады выдаютъ *два* свидѣтельства, то они служатъ для каждой изъ этихъ цѣлей отдѣльно. Французскій законъ 1858 года принялъ систему двухъ свидѣтельствъ; одно называется «*gécépisse*» (скла-

дочное свид.), друго «warrant» (товаро-залоговое свидѣтельство) *).

Изъ этихъ двухъ свидѣтельствъ варрантъ служить для залога товаровъ въ рукахъ третьяго лица, такъ какъ онъ есть представитель обозначенныхъ въ немъ товаровъ и служить обезпеченіемъ залогодателю въ обратномъ полученіи выданной имъ ссуды. Что касается формы варранта, то выдается онъ отъ управленія обществен-

*) Для удобства справокъ сообщаемъ перечень принятыхъ въ каждомъ государствѣ

Свидѣтельство для полученія ссуды подъ товаръ.	Франція.	Англія.	Бельгія.
	Warrant.	Warrant.	Warrant.
Свидѣтельства для передачи права собственности.	Récépisté.	Wiegh note (дубликатъ варранта).	Cédule.

Уставъ Сѣвернаго Общества страннымъ образомъ обошелъ это различіе. Въ статьѣ § 1 устава, гдѣ говорится о цѣли общества, сказано въ пунктѣ 3: «Общество учреждается для выдачи въ пріемъ товаровъ и грузовъ особыхъ отъ общества: а) варрантовъ, для залога коихъ могутъ быть производимы ссуды кредитными учрежденіями или частными лицами, и б) въ дополненіе къ варрантамъ товаро-залоговыхъ свидѣтельствъ, по коимъ общество принимаетъ на себя обязательство уплачивать въ указанный срокъ условленную

ныхъ складовъ съ точнымъ обозначеніемъ, подъ какой товаръ, на какую сумму и на сколько времени сія послѣдняя выдана владѣльцу складочнаго свидѣтельства. Первая передаточная надпись отмѣчается въ книгахъ (реэстрѣ) товарныхъ складовъ, а затѣмъ варрантъ можетъ быть передаваемъ изъ рукъ въ руки съ бланковою надписью, наравнѣ съ векселями и подобными бумагами. Если этимъ опредѣляется сущность и содержаніе варранта, то можно

системъ и названій.

Австрія.	Италія.	Р о с с і я. По проекту министерства финансовъ для города Риги.
Warrant.	fede di deposito.	З а л о г о в о е с в и д ѣ т е л ь с т в о. (P f a n d s c h e i n).
(Warrant).	nota di pegno.	С к л а д о ч н о е с в и д ѣ т е л ь с т в о. (W a r r a n t).

сумму лицамъ или учрежденіемъ, къ коимъ эти свидѣтельства перейдутъ отъ товаро-хозяевъ. Изъ этихъ словъ трудно понять, какая цѣль преслѣдовалась выдачею двухъ свидѣтельствъ, которыя, повидимому, служатъ для одного и того же назначенія, для залога, между тѣмъ какъ другаго свидѣтельства, т. е. складочнаго, не полагается.

сдѣлать слѣдующее опредѣленіе: «варрантъ есть передаваемое съ оборотной надписью залоговое свидѣтельство, срокъ котораго опредѣляется въ день выдачи».

Складочное свидѣтельство, обозначающее, что въ общественныхъ складахъ сданъ извѣстный товаръ въ извѣстномъ количествѣ, служить предъявителю для удостовѣренія его права собственности на этотъ товаръ, хотя бы оно и было ограничено выданной подъ него ссудой; служить оно также для облегченія товарнаго обращенія— простой передачей свидѣтельства изъ рукъ въ руки можно совершать продажу, не трогая самаго товара.

Относительно обращенія варрантовъ имѣются лишь весьма скудныя статистическія данныя. Намъ не удалось получить свѣдѣній изъ Англіи, гдѣ передача варрантовъ наиболѣе развита. Варранты обращаются въ Англіи на всѣхъ большихъ биржахъ, да вообще во всѣхъ торговыхъ центрахъ они получили тамъ право гражданства и считаются вполне справедливо необходимымъ пособіемъ въ торговлѣ.

Какъ вообще въ Англіи торговые обычаи отличны отъ обычаевъ остальной Европы, такъ и варранты получили особое значеніе; это впрочемъ объясняется сильно развитой системой чековъ. Такъ какъ въ Англіи ни одинъ торговый домъ не производитъ платежи наличными деньгами, а выдаетъ чеки на банкъ, съ которымъ состоитъ въ сношеніяхъ, то особенное вниманіе обращается на усиленіе текущаго счета, дабы всегда имѣть въ распоряженіи необходимыя денежныя средства. Очевидно, вслѣд-

ствіе этого, въ большинствѣ случаевъ варранты служатъ обезпеченіями по текущему счету. Прибѣгаютъ и къ залoгу варрантовъ, причеъ всегда пользуются посредничествомъ маклера (broker), занимающагося обыкновенно банковыми дѣлами. Отъ этой постановки дѣла вѣроятно зависитъ то, что товарные склады въ Англіи обыкновенно выдаютъ одно только свидѣтельство, варрантъ, и только по особому требованію товарохранителя выдается второе свидѣтельство, копія съ варранта, называемая Weigh note.

Такимъ образомъ выдача двухъ свидѣтельствъ происходитъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда хозяинъ товара намѣренъ немедленно и безотлагательно получить ссуду подъ товаръ отъ третьяго лица.

Еще слѣдуетъ упомянуть, что въ Англіи это учрежденіе развилось самостоятельно, безъ вмѣшательства законодательной власти. Все зависитъ отъ установленныхъ обычаевъ, которые въ свою очередь развивались примѣнительно къ потребностямъ и интересамъ торговли. Подъ влияніемъ торговыхъ обычаевъ образовалась судебная практика, и такимъ путемъ возникали опредѣленные правила, которыя имѣютъ значеніе закона для даннаго мѣста, но въ разныхъ городахъ значительно видоизмѣняются.

Для насъ важнѣе всего Франція, особенно вслѣдствіе строгаго соблюденія системы двухъ свидѣтельствъ. Какъ извѣстно, во Франціи вопросъ о товарныхъ складахъ и тѣсно связанный съ нимъ вопросъ о выдачѣ ссудъ подъ

товары урегулированы закономъ 1858 г. Законъ этотъ обя-
зываетъ управленія складовъ выдавать товарохранителю два
свидѣтельства (*récépissé* и *warrant*), а также содержитъ
особое постановленіе, разрѣшающее банкамъ выдавать
ссуды подъ варранты. Объ обращеніи варрантовъ въ тор-
говомъ мірѣ имѣются лишь скудныя данныя, но и по
нимъ видно, какъ быстро развивается это дѣло во
Франціи.

Выдано ссудъ подъ варранты:

Въ Парижѣ и Сент-Уанѣ въ 1873 г. 46.000,000 фр.

» » » » » 1874 » 62.000,000 »

Въ Гаврѣ въ 1873 г. въ докахъ (*ent-
repôts*) 24.000,000 »

Въ Гаврѣ въ 1873 г. въ *magasins gé-
néraux* (общественныя скла-
дочныя мѣста) 42.263,310 »

Итого 66.263,310 фр.

Въ Гаврѣ въ 1874 г. въ докахъ . . 29.000,000 »

» » » » » » *magasins gé-
néraux*, 91.291,994 »

Итого 120.291,994 фр.

Въ Руанѣ въ 1862 г. 1.867,806 »

» » » 1874 » 10.531,477 »

Въ Руанѣ въ 1862 г. находилось
въ складахъ товаровъ на . 2.972,970 фр.

Въ Руанѣ въ 1874 г. находилось
въ складахъ товаровъ на . 14.952,612 » *)

Причина успѣшнаго развитія и процвѣтанія товарныхъ складовъ во Франціи заключается не только въ потребности торговли въ подобныхъ удобствахъ и облегченіяхъ; надо признать и то, что законъ 1858 года создалъ очень прочныя и здравыя условія, способствовавшія процвѣтанію этого учрежденія. Устранивъ всякія бесполезныя формальности, не только затрудняющія коммерческіе обороты, но и вселяющіе въ торговцѣ опасеніе, что его кредитъ пострадаетъ, если будетъ замѣчено, что онъ не жалѣетъ никакихъ трудовъ и усилій для полученія ссуды, законъ тѣмъ не менѣе не упустилъ изъ виду никакихъ гарантій, обеспечивающихъ правильность веденія дѣла и невозможность злоупотребленій. Расскажемъ вкратцѣ всю процедуру отъ начала до конца.

Купецъ А. сдаетъ въ общественныя склады партію хлѣба въ 10,000 киллограмъ на храненіе и требуетъ вы-

*) Такъ какъ мы не намѣрены подробно изслѣдовать вопросъ о выдачѣ ссудъ подъ товары въ Австріи, вслѣдствіе того, что тамъ дѣйствуетъ непримѣнимая у насъ система одного свидѣтельства, то упомянемъ лишь, что несмотря на неудобства системы, подъ варранты выдается сравнительно весьма много ссудъ, особенно если принять во вниманіе недавность существованія товарныхъ складовъ въ Вѣнѣ. Тамъ выдано ссудъ:

Въ 1877 году на 2.683,825 флор.

Въ 1878 году на 2.540,510 »

дачи установленныхъ двухъ свидѣтельствъ, съ цѣлію получить ссуду подѣ свой товаръ *). Имѣются готовые печатные формуляры, въ которыхъ товарохранитель дѣлаетъ соотвѣтствующія отмѣтки; когда затѣмъ хлѣбъ сданъ въ складъ, то спеціальныи агентъ банка, всегда находящійся при складахъ, опредѣляетъ сумму, какую банкъ согласенъ выдать подѣ залогъ товара, смотря по оцѣнкѣ его добротности и свойства. Обыкновенно выдается подѣ хлѣбъ отъ 60 до 80 процентовъ рыночной цѣны, смотря по состоянію хлѣбной торговли.

Потомъ управляющій общественными складами вручаетъ товарохранителю два свидѣтельства, вѣрительное и складочное свидѣтельство. Въ обоихъ этихъ свидѣтельствахъ дѣлаются въ соотвѣтствующихъ графахъ слѣдующія отмѣтки:

- 1) Номеръ, подѣ которымъ записанъ товаръ.
- 2) Имя и фамилія, званіе и мѣстожителство товарохранителя.
- 3) Наименованіе транспортнаго учрежденія, доставившаго товаръ.

*) Во всѣхъ государствахъ, гдѣ введена система двухъ свидѣтельствъ, товарохранителямъ предоставляется сдавать свой товаръ только на храненіе въ общественныхъ складахъ, въ какомъ случаѣ они получаютъ лишь одно свидѣтельство—складочное. Но почти повсюду вошло въ коммерческій обычай, при сдачѣ товара въ склады брать оба свидѣтельства, чтобы во всякое время имѣть возможность безъ дальнѣйшихъ формальностей взять ссуду подѣ товаръ.

- 4) Число мѣстъ, клеймо и родъ товара.
- 5) Качество и вѣсъ (брутто) товара.
- 6) Число выдачи свидѣтельства; подписи директора и другого служащаго въ складахъ лица.

Когда свидѣтельства готовы (копіи съ нихъ остаются при корешкѣ реэстра склада), варрантъ тотчасъ же передается банку, производящему ссуду, посредствомъ оборотной надписи, которая вносится въ книги склада, причемъ на варрантъ отмѣчается срокъ ссуды и ея размѣръ. Въ складочномъ свидѣтельствѣ также дѣлаются отмѣтки о размѣрѣ ссуды и срокѣ. Когда это сдѣлано, агентъ банка получаетъ варрантъ и взаменъ того выдаетъ товаро-хозяину чекъ на свой банкъ; а товаро-хозяинъ получаетъ складочное свидѣтельство въ доказательство того, что онъ владѣлецъ товара. Съ этого момента общественные склады отвѣчаютъ за сохранность товара; обратная выдача происходитъ или при представленіи обоихъ свидѣтельствъ или при представленіи складочнаго свидѣтельства вмѣстѣ съ суммой наличныхъ денегъ, выданныхъ банкомъ въ ссуду. Варрантъ обращается какъ цѣнная бумага, наравнѣ со всѣми другими биржевыми бумагами, можетъ быть передаваемъ изъ рукъ въ руки, и многіе помѣщаютъ въ нихъ свободныя деньги на короткіе сроки.

Въ день, когда истекаетъ срокъ ссуды, владѣлецъ варранта является въ общественный складъ для полученія обозначенной на варрантѣ суммы съ условленными

процентами. Ранѣе того владѣлец складочнаго свидѣтельства вноситъ въ кассу склада сумму, причитающуюся владѣльцу варранта, такъ что варрантъ, при правильномъ ходѣ дѣла, извлекается изъ обращенія, и владѣлец складочнаго свидѣтельства вновь пріобрѣтаетъ право свободного и неограниченнаго распоряженія своимъ товаромъ.

Если владѣлец складочнаго свидѣтельства не произвелъ уплаты долга по варранту въ срокъ, то владѣлец варранта долженъ предъявить его къ протесту въ теченіе 24 часовъ. По прошествіи слѣдующихъ 8 дней, составляющихъ льготный срокъ для товарохранителя, товаръ можетъ быть проданъ по требованію владѣльца варранта. Для производства продажи не требуется никакой судебной процедуры; достаточно предъявить своевременно протестованный варрантъ, чтобы управленіе склада приступило къ продажѣ товара, причемъ законъ 1858 года обязываетъ управленіе принять всѣ зависящія отъ него мѣры для облегченія и наилучшаго производства аукціонной продажи. Продажа совершается черезъ посредство маклера, и за три дня до нея должно быть вывѣшено на биржѣ соотвѣтствующее объявленіе.

Упомянутый восьмидневный срокъ послѣ протеста составляетъ кратчайшій срокъ, по истеченіи котораго можетъ быть приступлено къ аукціонной продажѣ; крайній срокъ, въ какой продажа непременно должна быть произведена, назначается мѣсячный со дня протеста. Если владѣлец варранта пропустилъ этотъ крайній срокъ, то

онъ теряетъ право искать убытки отъ перваго владѣльца товара, что важно во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда вырученная на аукціонѣ сумма за проданный товаръ не покрываетъ привилегированныхъ платежей за храненіе товара, таможенные пошлины и кромѣ того долгъ по варранту съ процентами. Въ этомъ случаѣ владѣлецъ варранта долженъ искать убытки съ перваго владѣльца товара, взявшаго ссуду.

Что касается складочнаго свидѣтельства, то оно имѣетъ то же содержаніе, какъ варрантъ, оно имѣетъ лишь назначеніе служить свидѣтельствомъ о правѣ собственности, а потому извѣстныя формальности, соблюдаемыя для обезпеченія заимодавца при передачѣ варранта, оказываются ненужными при передачѣ складочнаго свидѣтельства—предъявитель его полный собственникъ товара. Законъ не требуетъ отмѣтки первой передаточной надписи въ книги склада, и складочное свидѣтельство можетъ переходить изъ рукъ въ руки съ простой бланковой надписью. Покупателю, конечно, необходимо произвести осмотръ товара и получить такой образчикъ, что онъ можетъ быть убѣжденъ, что образчикъ представляетъ среднюю добротность всей партіи, дабы по немъ составить вѣрную и точную оцѣнку стоимости всего товара. И то, и другое доступно. Или покупатель самъ осматриваетъ товаръ въ складахъ, или онъ можетъ вытребовать отъ управленія, за самую небольшую плату, образчикъ, который, подъ отвѣтственностью склада, служитъ образчикомъ средняго качества и добротности всей партіи. Какъ

скоро покупатель удостоверился такъ или иначе въ качествѣ товара, то ему остается только заплатить продавцу разницу, т. е. условленную продажную цѣну за вычетомъ ссуды; онъ въ свою очередь, по полученіи складочнаго свидѣтельства, дѣлается полноправнымъ распорядителемъ товара. Такіе обороты могутъ совершаться нѣсколько разъ безъ всякихъ накладныхъ расходовъ для торговцевъ, такъ какъ самый товаръ остается на мѣстѣ въ складахъ.

Если бы владѣлецъ складочнаго свидѣтельства, въ виду выгодной спекуляціи, пожелалъ продать товаръ, на которомъ состоитъ долгъ по варранту, еще до наступленія срока ссуды, то и на этотъ случай имѣются два способа: или хозяинъ товара вступаетъ въ соглашеніе съ владѣльцемъ варранта, если тотъ ему извѣстенъ, относительно досрочной уплаты ссуды; или же, если владѣлецъ варранта неизвѣстенъ или не желаетъ получить обратно ссуду до срока, то владѣлецъ складочнаго свидѣтельства вноситъ въ кассу склада долгъ по варранту съ причитающимися процентами (если они не вычтены при самомъ полученіи ссуды) по день срока и получаетъ товаръ въ свое распоряженіе. Убытокъ отъ уплаты процентовъ по ссудѣ по день срока не можетъ быть значительнымъ, такъ какъ подобная преждевременная продажа случается лишь тогда, когда товарохозяину предстоитъ очень выгодное дѣло, и, слѣдовательно, проценты по ссудѣ покрываются съ избыткомъ. Наконецъ, слѣдуетъ упомянуть, что дозволяется во всякое время раздѣлить большую пар-

тію товара на нѣсколько частей, однако при этомъ товаро-хозяинъ обязанъ представить оба свидѣтельства, взаимнѣ которыхъ получаетъ по нѣсколько складочныхъ и по нѣсколько варрантовъ.

Мы не входимъ въ подробности описанія завѣдыванія общественными и таможенными вольными складами; только упомянемъ, что приняты мѣры противъ предпочтенія однихъ товаро-хозяевъ другимъ; всякія справки и образчики выдаются во всякое время, также допускается личный осмотръ товаровъ, наконецъ все управленіе складами сосредоточено въ рукахъ одного директора-распорядителя.

Въ такъ называемыхъ *entrepôts* (таможенный вольный складъ) выдача складочныхъ свидѣтельствъ и варрантовъ производится совершенно такимъ же образомъ, какъ въ только что описанныхъ общественныхъ складахъ; всѣ формальности и правила однѣ и тѣ же здѣсь и тамъ. Разница заключается лишь по отношенію къ таможенному вѣдомству. *Entrepôts* называются тѣ склады, гдѣ помѣщаются товары, не очищенные отъ таможенной пошлины, которая взимается при выпускѣ товара изъ склада; здѣсь товары этого рода находятся подъ надзоромъ таможеннаго вѣдомства, но французскій законъ разрѣшаетъ владѣльцамъ брать образчики и вообще производить съ товарами всѣ тѣ манипуляціи, отъ которыхъ для казны не возникаетъ ущерба относительно уплаты таможенныхъ пошлинъ.

Для возможно большаго сосредоточенія оборотовъ съ товарами пользуются еще оптовыми аукціонами. Француз-

скій законъ 1858 года регулируетъ и эту отрасль дѣятельности общественныхъ складовъ. Во Франціи, какъ и въ Англии, пользуются оптовыми продажами съ аукціона для привлеченія покупателей, которые одновременно являются на рынокъ для продажи другихъ, своихъ собственныхъ произведеній. Съ другой стороны, аукціонныя продажи регулируютъ цѣны потребляемыхъ на мѣстѣ предметовъ, такъ какъ мелочные торговцы покупаютъ товаръ изъ первыхъ рукъ, по сравнительно дешевымъ цѣнамъ, и потому сами могутъ пускать его въ розничную продажу по болѣе сходной цѣнѣ.

Заключая этотъ отдѣлъ о развитіи и роли общественныхъ складовъ въ западной Европѣ, повторимъ вкратцѣ, какіе руководящіе принципы главнымъ образомъ проведены въ иностранномъ законодательствѣ. Французскій законъ 1858 года установилъ слѣдующія руководящія основныя правила, которыя и были заимствованы болшею частью другихъ государствъ и привились въ торговой практикѣ, какъ самыя цѣлесообразныя:

- 1) Общественные склады занимаются пріемомъ товаровъ на храненіе и сохраненіемъ оныхъ.
- 2) Общественные склады выдаютъ два свидѣтельства (складочное и варрантъ), съ цѣлью залога и продажи товаровъ.
- 3) Общественные склады служатъ посредниками для застрахованія принятыхъ на складъ товаровъ отъ огня.
- 4) Общественные склады не выдаютъ ссудъ подъ то-

вары, ни принимаютъ на себя страхование отъ огня, ни производятъ продажу.

Раздѣленіемъ различныхъ рисковъ, исключительнымъ храненіемъ товаровъ, устраненіемъ отъ участія въ какихъ либо коммерческихъ операціяхъ общественные склады въ Европѣ доставляютъ торговому міру гарантію солиднаго веденія дѣла.

Общественные склады въ городѣ Ригѣ.

Что сдѣлано до сихъ поръ въ Ригѣ въ этомъ важномъ вопросѣ и что именно выиграла бы Рига учрежденіемъ общественныхъ и таможенныхъ складовъ, какъ для своей торговли, такъ и для торговой области, которую Рига эксплуатируетъ и снабжаетъ товарами?

Уже въ 1869 году биржевой комитетъ занимался вопросомъ объ учрежденіи общества товарныхъ складовъ въ Ригѣ и передалъ его на разсмотрѣніе комисіи изъ представителей здѣшнихъ банковъ. Комисія составила проектъ устава, довольно близко подходящій къ уставамъ, утвержденнымъ въ Россіи, предлагала выдачу одного свидѣтельства (варранта), «съ цѣлію облегчить продажу товаровъ и выдачу ссудъ подъ нихъ»; въ заключеніе, предлагала соединить новое общество съ Высочайше утв. 20 января 1867 г. «обществомъ центральныхъ товарныхъ складовъ въ Ригѣ» и съ этою цѣлію дополнить уставъ послѣдняго соотвѣтствующими постановленіями. Биржевой

комитетъ утвердилъ эти предположенія, и уставъ общества товарныхъ складовъ былъ дополненъ въ томъ смыслѣ, что оно пріобрѣтаетъ право выдавать варранты. Измѣненный и дополненный проектъ представляетъ существенный шагъ впередъ тѣмъ, что вмѣсто одного разрѣшаетъ выдачу двухъ свидѣтельствъ, складочнаго и варранта; но, съ другой стороны, онъ сохранилъ много затрудняющихъ торговлю формальностей. Однако, проектъ не удостоился утвержденія въ Петербургѣ, въ подлежащемъ вѣдомствѣ, а было высказано желаніе, чтобы образовалось особое общество для выдачи варрантовъ (въ сентябрѣ 1871 года). Одновременно былъ приложенъ проектъ устава. Въ октябрѣ того же года биржевой комитетъ представилъ свой отвѣтъ и предложилъ поправки къ отдѣльнымъ статьямъ устава.

Въ іюлѣ 1875 года министерство финансовъ доставило комитету вновь составленный проектъ, причемъ предварительно вытребовало отзывъ министерства юстиціи.

Тѣмъ и кончились заботы биржеваго комитета объ осуществленіи учрежденія, столь важнаго для торговли Риги. По какимъ причинамъ биржевой комитетъ пріостановилъ дальнѣйшія сношенія, не видно изъ представленнаго намъ на просмотръ «дѣла» объ этомъ предметѣ. Однако, мы должны здѣсь же замѣтить, что проектъ министерства финансовъ, съ нѣкоторыми дополненіями и сокращеніями, которыя могли быть сдѣланы въ немъ на основаніи опыта западной Европы, представляетъ существенныя условія здоровой постановки и развитія этого учрежденія.

Что касается этого проекта *), то намъ кажется, что названіе «Рижское общество для выдачи варрантовъ» не соотвѣтствуетъ характеру учрежденія. Названіе это можетъ легко вызвать предположеніе, что общество принимаетъ въ кругъ своей дѣятельности выдачу ссудъ подъ свои залоговыя свидѣтельства (варранты). Но этого на дѣлѣ нѣтъ, ибо въ § 1 говорится, что общество учреждается для устройства складочныхъ помѣщеній, для приѣма на храненіе всякаго рода товаровъ, для выдачи въ приѣмъ такихъ товаровъ складочныхъ свидѣтельствъ и варрантовъ и для продажи ихъ по порученію и за счетъ владѣльцевъ. И такъ, нѣтъ ни слова о выдачѣ ссудъ подъ варранты. Но, затѣмъ, уже здѣсь необходимо замѣтить, что въ проектѣ министерства финансовъ, въ противоположность западному законодательству, варрантомъ называется не залоговое свидѣтельство, а складочное. Вслѣдствіе этого легко могутъ произойти недоразумѣнія. Поэтому мы предложили бы назвать предпріятіе: «*Товарные склады города Риги*»; этотъ терминъ болѣе знакомъ въ торговомъ мірѣ Европы и болѣе соотвѣтствуетъ сущности самаго дѣла.

Содержаніе первой главы (цѣль учрежденія и капиталъ общества) здѣсь не подлежитъ обсужденію; только въ § 1, пунктъ 3 заключаетъ странное постановленіе, заслуживающее подробнаго разсмотрѣнія. Тамъ сказано: «§ 1. Общество учреждается: 1) — 2) — 3) для продажи приня-

*) См. Приложение № 4.

тыхъ товаровъ и грузовъ по порученію и за счетъ ихъ владѣльцевъ».

Всѣ законодательства Европы согласны между собою въ этомъ вопросѣ, всѣ они безъ исключенія (на сколько намъ извѣстно) запрещаютъ обществамъ товарныхъ складовъ вступать въ какія либо коммерческія сдѣлки, предметомъ которыхъ служатъ товары, отданные въ склады на храненіе. Дѣятельность этихъ учрежденій всюду ограничивается приѣмомъ товаровъ на храненіе въ складахъ, и законодательства имѣли вѣскія основанія для этого ограниченія. Ибо если требуется, чтобы общественные склады были нейтральной почвой, на которой каждый товароохотникъ вращался бы свободно и равноправно со всѣми остальными кліентами, то необходимо, чтобы на управленіе складовъ не вліяли никакіе собственные интересы, которые могли бы побуждать его оказывать тому или другому кліенту предпочтеніе передъ остальными. Но это легко случится, когда одинъ кліентъ дастъ управленію склада порученіе произвести продажу товара за его счетъ, за извѣстный комисіонный процентъ, а другіе не будутъ прибѣгать къ этому посредничеству и не будутъ доставлять учрежденію доходъ отъ комисіонной продажи. Но на абсолютной солидности и равности веденія дѣла въ складахъ зиждется все учрежденіе и самая выдача ссудъ подъ варранты; если возможны какія либо сомнѣнія насчетъ безусловной равноправности всѣхъ кліентовъ, то самое учрежденіе теряетъ свое значеніе для торговаго міра, почему надо избѣгать даже малѣйшаго повода, ко-

торый могъ бы неблагопріятно отозваться на основномъ условіи жизненности и процвѣтанія учрежденія. Въ силу этого, должно исключить пунктъ 3 § 1.

Несравненно большій интересъ, нежели первая глава, представляетъ вторая: «Операціи общества». Отъ редакціи и содержанія этой главы зависитъ все, почему займемся подробнѣе существенными ея постановленіями.

Къ § 13. Этотъ параграфъ заключаетъ постановленія объ употребленіи складочнаго капитала и послѣдняя часть его гласитъ: «Означенная часть складочнаго капитала общества (т. е. одна пятая) употребляется на операцію по выдачѣ варрантовъ». Мы только что сказали, что такое расширеніе круга дѣятельности общества не можетъ быть допускаемо, и выше специально обратили вниманіе на неудобства выдачи ссудъ подъ товары, сдаваемые на храненіе въ склады, самимъ обществомъ. Во Франціи сдѣлано дополненіе къ закону 1858 года, разрѣшающее обществу товарныхъ складовъ выдачу ссудъ подъ его собственные варранты, очевидно подъ давленіемъ политическихъ обстоятельствъ 1870 года, въ надеждѣ этимъ способомъ привлечь больше средствъ къ торговлѣ и промышленности и легче пережить тяжелый кризисъ, который неизбѣжно долженъ былъ слѣдовать за военными событіями. Но, какъ выше было замѣчено, главные общественные склады, вѣрно оцѣнивая послѣдствія, не воспользовались предоставленнымъ имъ правомъ, и ихъ примѣру нынѣ слѣдуютъ боль-

шая часть товарныхъ складовъ. Быть можетъ, по необходимости дѣлаютъ исключенія общества въ маленькихъ портовыхъ городахъ, гдѣ нѣтъ банковыхъ учрежденій; въ этихъ случаяхъ выдача ссудъ подъ варранты самими обществами есть дѣло необходимости, которая для Риги не существуетъ.

Къ § 14 слѣдовало бы сдѣлать прибавку, что повышенія въ таксѣ за храненіе товаровъ вступаютъ въ силу лишь спустя три мѣсяца по объявленіи о томъ въ газетахъ, дабы товарохозаева, положившія въ основаніе своихъ коммерческихъ расчетовъ прежнюю таксу и предпринявшіе какое либо дѣло, не потерпѣли убытковъ и ущерба отъ внезапнаго повышенія таксы.

Первая половина § 16 гласитъ по проекту: «Неочищенные пошлиною товары общество можетъ принимать на храненіе лишь съ разрѣшенія таможеннаго вѣдомства. Таковые товары должны находиться подъ замкомъ таможни». Эта редакціи статьи совершенно лишаетъ Ригу—портъ, призванный снабжать значительную часть Россіи необходимыми культурными произведеніями Западной Европы и жаркихъ поясовъ — всего того благодѣтельнаго вліянія, какое способны оказывать *entrepôts* (таможенные вольные склады) на развитіе портоваго города. Если сдача товара въ склады поставлена въ зависимость отъ таможеннаго вѣдомства, то импортеры никогда не обезпечены, что тотъ же товаръ, на помѣщеніе котораго въ склады сегодня выдано разрѣшеніе, завтра будетъ лишень этой льготы. Но независимо отъ этой обезпечен-

ности, и при совершенно добросовѣстномъ отношеніи таможеннаго вѣдомства къ товарохозяевамъ, общество товарныхъ складовъ устраняется отъ своего дѣла, постановленіемъ, что «таковые товары должны находиться подъ замкомъ таможни», ибо въ этомъ случаѣ общественные склады превращаются просто въ таможенный амбаръ. Если желательно, чтобы рижская торговля воспользовалась по привозу такими же удобствами, какія возникаютъ для вывоза при учрежденіи товарныхъ складовъ, то торговля не должна быть стѣсняема такими ограничительными и мѣшающими ей постановленіями; напротивъ, надо облегчить производство различныхъ манипуляцій съ привозными товарами—манипуляцій, существенно необходимыхъ для того, чтобы съ выгодною пускать въ продажу привозные товары. Иностранное законодательно удовлетворило этой потребности. Французскій законъ 1858 года разрѣшаетъ всякія манипуляціи съ привозными, подлежащими оплатѣ таможенною пошлиною товарами, съ тѣмъ чтобы таможенное вѣдомство не терпѣло потерь въ суммѣ причитающихся ему пошлинъ, за которую общественные склады отвѣчаютъ всѣмъ своимъ имуществомъ. Австрійскій законъ 1866 года гласитъ: со сложенными въ складахъ товарами могутъ быть производимы всѣ тѣ манипуляціи, которыя разрѣшаются согласно общимъ таможеннымъ правиламъ, «въ особенности» сюда относятся: «распаковка, переупаковка и сортировка мѣстъ, раскладка товаровъ въ новыя помѣщенія, осмотръ, клеймленіе, взвѣшиваніе ихъ, доливка жидкостей, производство смѣсей и вообще вся-

кая манипуляція, возможная безъ ущерба для исчисления и взиманія таможенной пошлины съ цѣлію сохраненія товара отъ порчи и поврежденій, подготовки его къ продажѣ и къ облегченію продажи».

Если желательно развитіе привоза и если съ этою цѣлію прибѣгаютъ къ надлежащему средству, къ учрежденію вольныхъ складовъ, (*entrepôts*), то и способъ веденія дѣла въ складахъ долженъ быть примѣненъ къ этимъ цѣлямъ, чему соотвѣтствовали бы слѣдующія постановленія: еще не очищенные пошлиною товары складываются въ особое помѣщеніе, входныя и выходныя двери котораго охраняются таможенной стражей и состоятъ подъ ея надзоромъ; чиновники таможеннаго вѣдомства имѣютъ свободный доступъ во всякое время для производства осмотра товаровъ. При сдачѣ товаровъ въ складъ таможенная объявляетъ, какіе платежи и пошлины наложены на товаръ; за своевременный взносъ ихъ общественные склады отвѣчаютъ всѣмъ своимъ имуществомъ и капиталами. Если товаръ изъ вольныхъ складовъ отправляется обратно за русскую таможенную черту или отправляется далѣе транзитомъ, то таможенная пошлина не взимается или взимается на мѣстѣ назначенія. При отпускѣ товаровъ изъ склада для торговли взимаются заранѣе исчисленныя пошлины и прочіе платежи, каковыя препровождаются въ таможеню.

Такимъ образомъ были бы обеспечены какъ интересы таможни, такъ и интересы торговли; достигалась бы одна изъ главныхъ цѣлей складовъ—освободить привозные

товары, до поступления ихъ въ оборотъ, отъ уплаты процентовъ, нарастающихъ вслѣдствіе преждевременной оплаты пошлины, отчего цѣна товара повышается. Но, кромѣ того, выдачей ссудъ подъ эти товары можно было бы мобилизовать заключающуюся въ нихъ цѣнность и облегчить торговые обороты.

Что касается второй половины § 16, о надзорѣ за крѣпкими напитками и табакомъ, то акцизное вѣдомство должно руководствоваться тѣми же постановленіями, какія предложены для таможеннаго. Поэтому вторая половина параграфа 16 должна гласить: «тѣ же правила соблюдаются по отношенію къ товарамъ, подлежащимъ оплатѣ акцизомъ (какъ-то крѣпкіе напитки и табакъ) подъ надзоромъ акцизнаго управленія».

Въ § 19 проекта названіе варранта, къ сожалѣнію, дано складочному свидѣтельству, тогда какъ всюду въ западной Европѣ названіе «варрантъ» примѣняется къ залоговому свидѣтельству. Если въ оправданіе этого отступленія отъ коммерческихъ обычаевъ прочихъ европейскихъ государствъ министерство финансовъ ссылается на то, что въ такомъ видѣ это названіе употреблено въ другихъ уставахъ, то это еще не можетъ служить побудительной причиной при учрежденіи складовъ въ Ригѣ измѣнить общепринятому обычаю. Сохраненіе названія, принятаго въ Россіи, было бы понятно, еслибы документы, выдаваемые общественными складами (варрантъ и складочное свидѣтельство) служили орудіями посредничества въ тор-

говыхъ сношеніяхъ Риги съ внутренними губерніями Россіи. Но этого на дѣлѣ нѣтъ; оба документа сохраняютъ значеніе только для Риги и въ Ригѣ, такъ какъ одно свидѣтельство (складочное) должно служить къ облегченію торговли на мѣстѣ, а другое (варрантъ) ускоряетъ торговые обороты мобилизаціей мертволежащихъ капиталовъ. Если первому документу, по свойствамъ его, совершенно невозможно выйти за предѣлы Риги, то другому обыкновенно мѣшаетъ въ этомъ краткосрочность его, такъ какъ ссуда выдается не болѣе, какъ на шесть мѣсяцевъ.

Если, однако, невозможно выхлопотать для названныхъ документовъ обычное въ Европѣ обозначеніе, то лучше совсѣмъ исключить терминъ «варрантъ» и принять термины: складочное свидѣтельство и залоговое свидѣтельство *); тогда по крайней мѣрѣ будутъ избѣгнуты недоразумѣнія съ варрантомъ.

Относительно описанія вида складочнаго свидѣтельства можно замѣтить, что оно очень детально и безъ вреда дѣлу могло бы быть сокращено. Такъ, на примѣръ, отмѣтка (въ п. 1) количества дѣйствительно внесеннаго Обществомъ капитала не имѣетъ никакого значенія, такъ какъ этотъ капиталъ предназначенъ на сооруженіе и устрой-

*) Въ дальнѣйшей части нашей книги мы будемъ употреблять термины складочное и залоговое свидѣтельство, вмѣсто складочнаго свидѣтельства и варранта.

ство складочныхъ помѣщеній, а не для банковыхъ операцій; специально въ данномъ случаѣ эта отмѣтка не имѣетъ значенія, такъ какъ учредителемъ является рижское биржевое купечество, и это обстоятельство представляетъ несравненно лучшее обезпеченіе солидности предпріятія, нежели миллионъ складочнаго капитала. Поэтому эта отмѣтка уничтожается.

Къ п. 7. Можно было бы исключить слова: или «количество предметовъ», такъ какъ они лишь повтореніе 6 п. «число мѣстъ или партій».

Пункты 10 и 11 заключаютъ требованія, которыя, не принося никакой пользы предпріятію, легко могутъ послужить ему во вредъ. Обозначеніе срока, въ который товаръ *долженъ быть взятъ обратно*, ставитъ хозяина въ неловкое положеніе, вынуждая его или продать товаръ въ неудобное время, или перенести въ другое помѣщеніе, или въ наиболѣе благоприятномъ случаѣ войти въ новое соглашеніе съ общественными складами. Исполненіемъ этого обязательства создаются только помѣхи и не достигается никакой выгоды. Точно также излишняя помѣтка, внесена ли слѣдующая обществу плата сполна или частію, потому, что ни одинъ товарохозяинъ не станетъ вносить этихъ платежей впередъ, а напротивъ, предоставить взносъ ихъ послѣднему покупателю. Ни одинъ при многихъ видѣнныхъ нами формуляровъ не заключаетъ этой отмѣтки. Наконецъ, надо совсѣмъ измѣнить пунктъ 12, такъ какъ въ настоящемъ своемъ видѣ онъ совершенно неясно разграничиваетъ назначеніе обществен-

наго товарнаго склада и *entrepôts*. А именно, если привезенъ товаръ, подлежащій оплатѣ таможенною пошлиною и если желательно помѣстить его *въ общественныхъ товарныхъ складахъ*, то *предварительно онъ долженъ быть очищенъ* пошлиною, иначе товаръ вообще не можетъ поступить въ эти склады. Если же этотъ товаръ предназначается къ помѣщенію въ «*entrepôts*», то всегда поступаетъ туда *безъ оплаты пошлины*, ибо задача *entrepôts* именно та, чтобы служить складомъ товаровъ, пока они не очищены пошлиною.

Поэтому слѣдовало бы дать слѣдующую редакцію пункту 12: «если товаръ сложенъ въ *entrepôts*, то, кромѣ вышеупомянутыхъ отмѣтокъ, долженъ быть обозначенъ размѣръ таможенныхъ платежей, наложенныхъ на товаръ».

Кромѣ того, слѣдовало прибавить къ § 19 примѣчаніе слѣдующаго рода: «2) свидѣтельства выдаются на бумагѣ сѣраго цвѣта, если выдаются подъ товары, сложенные въ общественныхъ складахъ, и на бумагѣ свѣтло-зеленаго цвѣта, если товары находятся въ складѣ для неочищенныхъ пошлиною товаровъ (*entrepôts*)».

Такое внѣшнее отличіе очень удобно для торговаго міра. Мы не понимаемъ, какую цѣль преслѣдуетъ послѣдняя часть § 20: «надписи, удостоверяющія условія склада подписываются: на складочномъ свидѣтельствѣ лицомъ, выдающимъ ссуду, а на залоговомъ свидѣтельствѣ товарохозяиномъ». Нигдѣ не дѣлаются эти «удостоверяющія

надписи», и введеніе ихъ въ Ригѣ значительно осложнитъ ходъ дѣла, что едва ли будетъ приносить пользу новому учрежденію. Если имѣется въ виду достигнуть этими надписями спеціальное подчиненіе правиламъ и условіямъ склада и его уставу со стороны кліентовъ, то это происходитъ уже при представленіи товара въ склады, такъ какъ товароозяинъ обязанъ изложить свое желаніе о приѣмѣ товара въ склады письменно, на печатномъ формулярѣ, гдѣ должна быть отмѣтка, что онъ подчиняется условіямъ и уставу склада. Вообще, необходимо обратить гораздо больше вниманія на то, чтобы въ обоихъ свидѣтельствахъ не было никакихъ лишнихъ и второстепенныхъ помѣтокъ, а заключались лишь существенныя для торговаго дѣла отмѣтки. Поэтому послѣднюю часть этого параграфа лучше совсѣмъ уничтожить. На основаніи главныхъ постановленій проекта и предложенныхъ нами поправокъ, мы рекомендуемъ новые формуляры. См. Приложение № 4.

Также излишне требованіе § 21, чтобы дѣлаемая въ первый разъ передаточная надпись на складочномъ свидѣтельствѣ, какъ и на залоговомъ, записывалась въ реестръ склада. Желательная цѣль достигается проще. Внести въ книги склада первую передаточную запись на залоговомъ свидѣтельствѣ необходимо, но этого и совершенно достаточно. Передаточной надписью удостовѣряется залогъ товара и на ней основывано право третьяго лица на полученіе извѣстной суммы отъ товаро-хозяина. Вслѣдствіе чего занесеніе надписи въ реестръ имѣетъ значеніе удостовѣ-

ренія правъ заимодавца, но записывать въ реэстръ слѣдующія передаточныя надписи излишне, такъ какъ ими только передаются другимъ лицамъ эти, однажды засвидѣтельствованныя права, новыхъ же обязательствъ владѣлецъ товара не принимаетъ.

По этой послѣдней причинѣ нѣтъ надобности вносить первую передаточную надпись на складочномъ свидѣтельствѣ въ книги складовъ, такъ какъ этою надписью товароозяинъ лишь передаетъ третьему лицу уже признанное за нимъ право собственности. Надо избѣгать излишнихъ стѣсненій и формальностей, почему должно исключить слова: «складочномъ и».

Слѣдующій § 22 въ полномъ противорѣчii съ предшествующимъ и, кромѣ того, обѣ части его противорѣчатъ одна другой. § 21 требуетъ занесенія въ реэстры склада первыхъ передаточныхъ надписей на обоихъ документахъ (по нашему мнѣнiю, должно ограничиться внесенiемъ первой надписи на одномъ залоговомъ свидѣтельствѣ), а § 22 допускаетъ бланковыя надписи. Можно допустить подобный способъ передачи въ случаѣ, если товароозяинъ продаетъ свой товаръ, не взявъ ссуду подъ него, но тогда невыполнимо требованiе второй половины § 22, гдѣ сказано, что въ случаѣ передачи по бланковой надписи на обоихъ свидѣтельствахъ должна быть означена «сумма, выданная въ ссуду». Лучше всего совѣмъ уничтожить этотъ § 22 или же надо дать ему слѣдующую редакцiю, согласную съ существомъ дѣла: «Если залоговое свидѣтельство не передано третьему лицу, въ видахъ

полученія ссуды, то передача залоговаго и складочнаго свидѣтельствъ производится посредствомъ бланковой надписи на складочномъ свидѣтельствѣ». Но такой параграфъ былъ бы совершенно лишнимъ, потому, что и такъ понятно.

Впрочемъ, во Франціи выдается вмѣсто двухъ свидѣтельствъ (warrant и reçépisse) только росписка въ томъ, что товаръ сданъ на храненіе въ склады—въ тѣхъ случаяхъ, когда товароозяинъ не имѣетъ намѣренія взять ссуду подъ свой товаръ. Эта росписка передается при продажѣ товара. Если затѣмъ товароозяинъ намѣренъ заложить товаръ, то онъ долженъ обмѣнять росписку на оба свидѣтельства въ управленіи складовъ. Если желательно примѣнить этотъ обычай къ Ригѣ, то придется дополнить проектъ, но едва ли онъ заслуживаетъ подражанія, потому что веденіе дѣла осложняется безъ особой надобности.

Послѣ словъ «складочное и залоговое свидѣтельства», въ первой строкѣ § 23 слѣдовало бы вставить для большей ясности слово «вмѣстѣ». Изъ третьей части этого параграфа надо исключить слова: «и переданнаго отдѣльно отъ складочнаго» (т. е. залоговаго). Залоговое свидѣтельство, какъ скоро оно записано въ реестры склада, само по себѣ даетъ предъявителю право заложить товаръ. Независимо отъ того, отдѣльно ли оно передается отъ складочнаго свидѣтельства или нѣтъ.

Въ §§ 25, (§ 26 зачеркнуть въ проектѣ министер-

ства финансовъ и исключается; въ немъ говорится о второй продажѣ съ аукціона, если первый аукціонъ не далъ удовлетворительнаго результата), 27, 28 и 29 излагаются правила о продажѣ съ аукціона товаровъ въ случаѣ неуплаты въ срокъ полученной подъ нихъ ссуды. Постановленія эти примѣнены къ ст. 3945 и 3949 *) ч. III св. мѣстн. узак. губ. Отзейскихъ. Совѣтуемъ слѣдить ихъ съ французскимъ закономъ 1858 года. Французскій законъ 1848 года въ сущности разрѣшилъ этотъ вопросъ также, какъ проектъ министерства финансовъ. Но въ 1858 году законодатель принялъ въ соображеніе, что разрѣшеніе или недопущеніе продажи невозможно поставить въ зависимость отъ усмотрѣнія президента суда, что его подпись служитъ лишь для удостовѣренія, что все происходило въ должномъ порядкѣ; если же это пустая формальность, то въ интересѣ дѣла надо устранить ее, какъ слишкомъ дорого стоящую и ведущую къ

*) Ст. 3945. Аукціонная продажа, по отношенію къ собственнику продаваемого имущества, или добровольная, или вынужденная (по требованію другаго лица). Первая можетъ быть произведена, смотря по усмотрѣнію продавца, черезъ подлежація судебныя мѣста или частнымъ образомъ, послѣдняя должна во всѣхъ случаяхъ производиться черезъ подлежація судебныя мѣста. Примѣч. Въ Ригѣ и Ревелѣ, для каждой добровольной аукціонной продажи, предварительно испрашивается разрѣшеніе магистрата.

Ст. 3949. О каждой аукціонной продажѣ недвижимаго имущества должно быть сдѣлано троекратное, — а движимаго имущества, по крайней мѣрѣ, однократное объявленіе, въ которомъ, вмѣстѣ съ обозначеніемъ условій продажи, а также мѣста и времени аукціона, желающіе торговаться должны быть приглашаемы объявить о своихъ цѣнахъ и прибавкахъ.

бездельной тратѣ времени. (См. exposé des motifs закона 1858 г., въ статьѣ д-ра А. Гейне, въ «Zeitschrift für die gesammten Staatswissenschaften 1867 года, стр. 601) По этимъ соображеніямъ законъ 1858 года исключилъ всѣ стѣснительныя формальности и допустилъ аукціонную продажу безъ предварительнаго разрѣшенія судебныхъ мѣстъ, чрезъ посредство маклера. Во Франціи эта мѣра доказала свою состоятельность, и желательно было бы примѣнить рижскій уставъ къ французскому законодательству, въ интересахъ облегченія торговыхъ оборотовъ, особенно въ виду того, что сюда относятся не только принудительныя продажи, но и добровольныя, именно аукціонныя продажи оптомъ. Что подобныя аукціоны имѣютъ важное значеніе для такого большаго торговаго города, какъ Рига, нами было указано выше, почему мы рекомендуемъ допустить въ этомъ дѣлѣ наибольшую свободу дѣйствій. Австрійскій законъ 1866 года также постановляетъ, что залогодатель можетъ потребовать аукціонной продажи заложеннаго товара помимо судебной процедуры.

Мы не измѣнили этихъ параграфовъ потому, что они не стѣсняють существеннымъ образомъ дѣятельность товарныхъ складовъ; съ другой стороны мы считаемъ умѣстнымъ указать на дѣйствующіе въ Австріи и Франціи торговые обычаи, которые тамъ могли развиваться свободнѣе; въ сущности устраненіе необходимости обращаться въ судебныя мѣста, которыя никогда не откажутъ имѣющему на то право въ назначеніи продажи съ аукціо-

на, приведетъ къ сбереженію въ расходахъ по продажѣ; но если § 25, 27 по 29 останутся, то во второй части § 29 надо исключить два раза слово «второго» передъ словами аукціона, такъ какъ § 26, содержащій постановленія о второмъ аукціонѣ зачеркнуть въ проектѣ и слѣдовательно исключается.

Уже при обсужденіи п. 10 § 19 мы замѣтили, что ограниченіе срока хранения товаровъ неудобно. Мы возвращаемся къ этому предмету въ виду того, что § 34 дополняетъ это постановленіе и даже назначаетъ штрафъ за невзятіе товаровъ въ установленный срокъ. Изъ редакціи этой статьи видно, что это правило включено съ цѣлю предохранить общество отъ убытковъ, т. е. неполученія слѣдующихъ обществу платежей за хранение товара. Это опасеніе, если оно имѣлось въ виду при редакціи статьи, ни на чемъ не основано. Возьмемъ примѣръ. Купецъ А. сдаетъ на храненіе въ складъ 1000 пудъ овса 1 января, беретъ ссуду въ банкѣ подъ залоговое свидѣтельство, причемъ срокъ уплаты назначается 1 марта. Товаръ остается въ складѣ до этого срока; въ этотъ день А. уплачиваетъ ссуду, товаръ спокойно остается въ складѣ, и вся стоимость его представляетъ достаточное обезпеченіе слѣдующихъ обществу платежей, такъ что въ этомъ случаѣ не можетъ быть и рѣчи о рискѣ общества. Если же А. 1-го марта не возвратитъ ссуду, то взаимныя отношенія между общественными складами и владѣльцемъ товара будутъ урегулированы по уставу, на основаніи § 25—29. Наконецъ, назначеніе неустойки въ 2% совер-

шенно излишне. Въ интересахъ складовъ—чтобы товары лежали въ нихъ какъ можно дольше, потому что отъ этого зависитъ доходность предпріятія. Зачѣмъ ее ограничивать? Если желали предохранить склады отъ полнаго предоставленія товаровъ ихъ владѣльцами на произволь судьбы, приче́мъ въ случаѣ порчи товара общество рискуетъ не получить слѣдующихъ ему платежей за храненіе, то надо замѣтить, что едва ли найдется много такихъ товаро-хозяевъ, которые пожелають сгноить свой товаръ, чтобы не уплатить нѣсколько процентовъ его стоимости обществу товарныхъ складовъ за храненіе. Если бы дѣйствительно нашелся такой некоммерческій товарохозяинъ, то все-таки будетъ лучше, если склады потерпятъ убытокъ, въ такомъ совершенно исключительномъ случаѣ, нежели вставить въ уставъ условіе, которое принесетъ имъ несравненно болѣе вреда и убытковъ. Въ концѣ концовъ можно допустить публичный вызовъ, посредствомъ вывѣшиванія объявленій на биржѣ, владѣльца складочнаго свидѣтельства за № такимъ-то, въ управленіе общественныхъ складовъ, съ предостереженіемъ, что по прошествіи опредѣленнаго срока будетъ продана часть товара на покрытие слѣдующихъ обществу платежей за храненіе. Но даже эта мѣра, повидимому, не вызывается обстоятельствами, мы полагаемъ лучше всего совсѣмъ исключить § 34.

Точно также можно зачеркнуть § 35, потому, что онъ содержитъ повтореніе сказаннаго въ § 23 и совершенно излишне рассказывать товарохозяевамъ въ точности, какъ они могутъ поступать съ своимъ товаромъ, если у нихъ

на рукахъ оба свидѣтельства. Владѣющій обоими документами пользуется правомъ неограниченнаго распоряженія товаромъ—слѣдовательно, товарохранитель можетъ дѣлать все, что ему покажется целесообразнымъ и выгоднымъ. Но затѣмъ этотъ параграфъ разрѣшаетъ обществу товарныхъ складовъ продать товаръ за счетъ владѣльца, хотя и съ ограниченіемъ—«за опредѣленную сумму». Мы ссылаемся на все, что было высказано нами по этому поводу, и рекомендуемъ еще разъ, въ интересахъ учрежденія, исключить это постановленіе.

Вмѣсто этого исключяемаго параграфа необходимо вставить параграфъ съ спеціальнымъ обозначеніемъ, какія операціи разрѣшаются общественнымъ складамъ, ибо храненіемъ товаровъ и выдачею двухъ свидѣтельствъ не исчерпывается дѣятельность общественныхъ складовъ. Кроме того имъ были бы сподручны нѣкоторыя другія дѣла, безъ посредничества третьихъ лицъ, какъ напр. приемъ товаровъ съ судовъ и изъ желѣзнодорожныхъ вагоновъ, отпускъ товаровъ на суда и въ вагоны, посредничество по застрахованіи ихъ отъ огня, очищеніе ихъ пошлиною и акцизомъ. Эти послѣднія операціи должны быть введены въ кругъ дѣятельности общества, чтобы дать возможность заграничнымъ кліентамъ пользоваться вольными складами безъ постороннихъ посредниковъ. Управление общественныхъ складовъ получаетъ эти товары съ судовъ, принимаетъ ихъ на храненіе и по особому приказу передаетъ ихъ на желѣзную дорогу для дальнѣйшей отправки.

Мы предложили бы слѣдующую редакцію этого параграфа: «Общество товарныхъ складовъ производитъ выгрузку и погрузку товаровъ, пріемъ ихъ съ судовъ и сдачу ихъ на суда и желѣзныя дороги, для дальнѣйшей отправки, застрахованіе ихъ отъ огня въ специальныхъ обществахъ и принимаетъ всѣ мѣры для предохраненія товаровъ отъ порчи».

«Разрѣшается также обществу очистка товаровъ отъ таможенныхъ пошлинъ и акциза, а также производство всѣхъ тѣхъ операцій, цѣль коихъ — облегчить сношенія торговаго міра и судоходства со складами».

Этимъ мы можемъ закончить разсмотрѣніе настоящаго проекта, такъ какъ мы поставили себѣ задачею обсудить самую главную часть его, «операціи общества», руководствуясь обытомъ западно-европейскихъ государствъ. Организация управленія складами безъ сомнѣнія заслужитъ существеннаго вниманія, но этотъ предметъ не входитъ въ кругъ предварительнаго обсужденія, главнымъ образомъ касающагося сущности дѣла. Стоитъ, однако, упомянуть, что успѣхъ учрежденія зависитъ отъ абсолютной централизаціи всей администраціи въ рукахъ одного директора, потому что ходъ дѣла въ складахъ не позволяетъ ждать постановленій собранія или совѣта, а требуетъ во всякое время скорыхъ и окончательныхъ рѣшеній. На это обстоятельство, повидимому, не обращено никакого вниманія въ проектѣ; напротивъ, на мѣсто директора, исключительнымъ дѣломъ котораго было бы руководить управленіемъ складовъ, поставлено сложное и большое управ-

леніе. Когда, однако, будутъ достигнуты ясность и единство взглядовъ въ болѣе важныхъ принципіальныхъ вопросахъ, касающихся круга дѣятельности учрежденія, то уже не трудно будетъ разрѣшить удовлетворительно вопросы второстепенные.

Кто учредитель, уже рѣшено проектомъ. Это — дѣло биржеваго купечества. Въ этомъ заключается не только прекрасная гарантія осуществленія этого учрежденія, но также солидности его и прочности, а также честности самаго веденія дѣла; это такая гарантія, какую не въ состояніи представить самое богатое акціонерное общество. Такимъ путемъ предпріятіе пріобрѣтетъ совершенно прочный фундаментъ. Купечество болѣе всего заинтересовано въ этомъ предпріятіи. Рижскій купецъ имѣетъ обыкновеніе дѣлать свои дѣла въ конторѣ, и изъ конторы только въ исключительныхъ случаяхъ онъ рѣшается отправиться во внутреннія губерніи Россіи, чтобы самому удостовѣриться въ положеніи дѣлъ. Въ настоящее время дѣло по большей части еще ведется такимъ образомъ: еврей, захватившему посредничество исключительно въ свои руки, выдается значительный авансъ, еврей отправляется во внутреннія губерніи Россіи, дѣлаетъ закупки хлѣба и отправляетъ его въ Ригу, чтобы представить товаръ въ распоряженіе рижскаго купца къ условленному сроку. Купецъ, въ свою очередь, опредѣляетъ эти сроки съ такимъ расчетомъ, чтобы товаръ не долго оставался на складѣ въ Ригѣ, дабы

избавиться отъ платежа полежалаго. Если бы удешевить эти платежи и дать возможность торговцу сдавать товаръ на храненіе, съ предохраненіемъ хлѣба отъ порчи, то были бы устранены многія обстоятельства, заставляющія въ настоящее время вести торговлю по изложенному способу. Если кромѣ того здѣшніе торговые дома привыкнуть распредѣлять пслученіе потребнаго ими количества хлѣба равномѣрно въ теченіи цѣлаго года и здѣсь отдавать его на храненіе, то вскорѣ исчезнутъ всѣ неудобства, связанныя теперь неразрывно съ продолжительнымъ лежаніемъ хлѣба на желѣзнодорожныхъ станціяхъ; потому что тогда никогда не будутъ поступать на станціи желѣзныхъ дорогъ такія огромныя количества хлѣба, какія теперь въ извѣстное время періодически сдаются для перевозки въ Ригу. Тогда и производители вскорѣ найдутъ болѣе выгоднымъ самимъ доставлять свой хлѣбъ въ Ригу на продажу, отдавать его на храненіе въ общественные склады и продавать его экспортнымъ конторамъ по образчикамъ. Сколько рисковъ будетъ устранено для рижскаго торговца, а вмѣстѣ съ тѣмъ торговля хлѣбомъ будетъ поставлена на болѣе прочное основаніе. Здѣшній торговецъ могъ бы покупать только такой товаръ, который соотвѣтствуетъ его цѣлямъ и способенъ удовлетворить потребителей. Желѣзныя дороги выиграютъ отъ правильнаго транспортированія хлѣба, производители сэберутъ значительныя суммы, которыя они теряютъ при настоящей постановкѣ хлѣбной торговли, въ виду того, что хлѣбъ ихъ гніетъ на желѣзнодорожныхъ стан-

ціяхъ. Остается вопросъ, въ какой мѣрѣ заинтересованныя въ этомъ дѣлѣ лица, кромѣ купечества, могутъ участвовать въ осуществленіи общественныхъ товарныхъ складовъ. Мы видѣли, что въ западной Европѣ именно муниципалитеты взяли въ руки устройство складовъ; такъ поступили муниципалитеты во Франціи, въ Бельгіи, въ Мюнхенѣ, Мангеймѣ, Вѣнѣ и Швейцаріи. Муниципалитеты взялись за это дѣло потому, что сознали, какую огромную пользу приносятъ подобныя учрежденія развитію и процвѣтанію торговли, а вмѣстѣ съ тѣмъ и городу. Въ другихъ мѣстахъ, какъ въ Цюрихѣ и Романсгорнѣ, желѣзнодорожное общество не поскупилось пожертвовать значительную сумму, даже не рассчитывая на большой процентъ съ капитала затраченнаго, на устройство товарныхъ складовъ, съ цѣлію оживить этимъ путемъ товарное движеніе на дорогѣ и урегулировать его, что, по официальному свидѣтельству, и было вполне достигнуто. Хотя это общество и не получаетъ дохода съ затраченнаго на сооруженіе складовъ капитала непосредственно отъ этого учрежденія, общество, однако, того мнѣнія, что недочетъ съ избыткомъ пополняется общимъ оживленіемъ и, преимущественно, также большею правильностью товарнаго движенія.

Въ осуществленіи товарныхъ складовъ въ Ригѣ заинтересовано, какъ вездѣ, не одно купечество, которое, конечно, главнымъ образомъ почувствуетъ благодѣтельное вліяніе этого учрежденія, но заинтересованы также городъ и общества желѣзныхъ дорогъ, сходящихся въ Ригѣ (Рижско-Дина-

бургской, Рижско-Митавской, Рижско-Виндавской). Благодаря товарным складам Рига сдѣлается складочнымъ пунктомъ и центральнымъ рынкомъ не только земледѣльческихъ произведеній Россіи; въ Ригу будутъ также стекаться произведенія прочихъ культурныхъ странъ, сбывающихъ свои богатства во внутрь Россіи. Такимъ способомъ создается оживленная торговля, ибо если потребитель знаетъ, что въ извѣстномъ мѣстѣ онъ найдетъ все, въ чемъ нуждается, что ему иначе пришлось бы выписывать изъ разныхъ мѣстъ, то онъ ѣдетъ въ этотъ складочный пунктъ и тѣмъ охотнѣе, если онъ въ качествѣ производителя имѣетъ шансы выгодно продать свои собственные продукты. Такъ образуется большой рынокъ, а на немъ оживленная торговля. Выгода, извлекаемая городомъ изъ этого положенія, ясна, какъ Божій день.

Названныя желѣзнодорожныя общества могутъ разсчитывать какъ на болѣе живое, такъ и на болѣе правильное движеніе грузовъ; если первое условіе увеличиваетъ доходы, то второе сокращаетъ расходы, о чемъ мы уже не разъ бесѣдовали подробно и пространно, ибо соблюдаемое нынѣ періодическое отправленіе грузовъ къ портамъ обременяетъ желѣзнодорожныя общества значительными расходами, которые часто не соответствуютъ выручаемымъ доходамъ, не говоря даже о затруднительности, возрастающей для службы движенія вслѣдствіе чрезмѣрности одновременно подлежащихъ производству служебныхъ работъ, при чемъ еще слѣдуетъ имѣть въ виду то обстоятельство, что желѣзныя дороги часто ли-

шены возможности удовлетворять требованія грузоотправителей. Послѣдствія этой недостаточной провозоспособности дорогъ не могутъ не отразиться самымъ вреднымъ образомъ на общественныхъ интересахъ. Плоды богатаго урожая, тщательно охраняемые осенью, для подвоза ихъ, по окончаніи полевыхъ работъ, къ ближайшей желѣзнодорожной станціи, отправляются туда въ сохранномъ видѣ по наступленіи мороза. По прибытіи на желѣзнодорожную станцію, хлѣбъ почти всегда складывается безъ всякой подстилки, прямо на снѣгъ. Морозъ сохраняетъ хлѣбъ отъ порчи и гніенія. По наступленіи же оттепели и при дождливой погодѣ снѣгъ подъ хлѣбомъ таетъ, и самъ хлѣбъ страдаетъ отъ дождя. При такихъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ грузъ долженъ лежать на открытомъ воздухѣ въ теченіи не только недѣль, но даже мѣсяцевъ, такъ какъ, на основаніи дѣйствующихъ правилъ, хлѣбъ можетъ быть отправляемъ по жел. дорогѣ лишь въ той очереди, въ какой онъ подвезенъ къ станціи. Общеизвѣстно, что большая часть русскихъ желѣзныхъ дорогъ не имѣетъ достаточнаго подвижнаго состава, и ждать очереди приходится зачастую очень долго. Легко представить себѣ, какой ущербъ причиняется вслѣдствіе сего, какъ производителямъ, такъ и вообще всей торговлѣ. Какъ измѣнились бы обстоятельства, если бы

хлѣбные грузы изъ внутреннихъ хлѣбородныхъ губерній Россіи могли быть подвозимы къ портамъ правильно, если бы они могли быть складываемы въ хорошо устроенныхъ амбарахъ, при большомъ портѣ, еслибъ тотчасъ же по открытіи навигаціи, какъ только по соображеніямъ коммерческимъ это окажется выгоднымъ, хлѣбъ могъ бы быть нагружаемъ на суда!

Безъ сомнѣнія, не всѣ благодѣтельныя послѣдствія учрежденія общественныхъ товарныхъ складовъ явятся немедленно, напротивъ, пройдетъ нѣкоторое время, пока они дадутъ себя почувствовать въ Орлѣ и на Волгѣ, но время возьметъ свое. Нельзя исчислить всего вреда, наносимаго народному хозяйству порчей хлѣба на станціяхъ, за то легко сознать, какую пользу приносятъ учрежденія, задача которыхъ состоитъ въ томъ, чтобы облегчить торговые обороты, мобилизовать капиталъ, мертволежащій въ товарахъ, — учрежденія, которымъ всюду удалось обезпечить за собою вполне успѣшную дѣятельность. Пусть не замедлитъ рижское купечество энергично приняться за это дѣло, представляющее самое надежное орудіе для успѣшной борьбы съ конкуренціей другихъ остзейскихъ портовъ.

Вопросъ о выдачѣ ссудъ подъ варранты не представляетъ особыхъ затрудненій, такъ какъ въ распоряженіи

рижскаго купечества, кромѣ весьма значительныхъ частныхъ банковъ, находится также биржевой банкъ; банкъ этотъ учрежденъ биржевымъ купечествомъ и при учрежденіи его имѣлось въ виду, чтобъ онъ служилъ купечеству и тѣмъ споспѣшествовалъ торговлѣ и промышленности. Мы совсѣмъ не сомнѣваемся въ томъ, что биржевой банкъ первый поддержитъ общественные склады выдачею ссудъ подъ варранты. Отъ положенія, которое займетъ биржевой банкъ при разрѣшеніи этого вопроса, существеннымъ образомъ будетъ зависѣть положеніе остальныхъ банковъ и тѣмъ будетъ предопредѣлено успѣшное развитіе всего дѣла.

Такъ какъ общественные склады представляютъ для банковъ, выдающихъ ссуды подъ варранты, такое солидное обезпеченіе, что оно можетъ быть названо абсолютнымъ, то во многихъ мѣстахъ банки согласились на извѣстныя облегченія и льготы при опредѣленіи размѣра процентовъ. Поэтому можно ожидать, что и рижскіе банки съ своей стороны будутъ содѣйствовать успѣшному процвѣтанію новаго учрежденія, такъ какъ они тѣмъ самымъ будутъ работать на пользу развитія своего собственнаго дѣла.

Остается разсмотрѣть вопросъ, гдѣ построить товарные склады? и какъ ихъ построить?

Мы подробнѣе обсудимъ первый изъ этихъ вопросовъ, гдѣ построить товарные склады, тогда какъ по второму вопросу, какъ ихъ построить, мы ограничимся подробной программой, такъ какъ полный и удовлетворительный отвѣтъ на этотъ вопросъ можетъ быть данъ лишь послѣ подробнаго осмотра существующихъ товарныхъ складовъ и ихъ устройства.

Гдѣ слѣдуетъ построить товарные склады?

Надо выбрать такое мѣсто подѣ склады, чтобы поступающія въ нихъ и выпускаемые изъ нихъ товары прямо выгружались съ судовъ и изъ желѣзно-дорожныхъ вагоновъ и обратно въ нихъ нагружались и, наконецъ, надо позаботиться о смежномъ запасномъ мѣстѣ, на случай позднѣйшихъ расширеній складовъ и пристроекъ. Но, чтобы сократить до минимума работу, а слѣдовательно и расходы по перегрузкѣ, рельсовые пути должны примыкать къ складамъ, а съ другой стороны склады должны находиться въ возможно близкомъ сосѣдствѣ съ судами. Въ послѣднемъ случаѣ должно сдѣлать существенное различіе между складами, предназначенными для экспортныхъ товаровъ, и складами, предназначенными для привозныхъ товаровъ, не очищенныхъ таможенною пошлиною (*entrepôts*), ибо здѣсь требуется, чтобъ возможно было сортировать товары, выгружаемые съ судовъ, ибо только часть ихъ предназ-

начается къ храненію въ складѣ; такимъ образомъ, тутъ должна быть полная возможность по усмотрѣнію передавать тюки съ судна въ складъ или въ желѣзнодорожный вагонъ, для отправки въ другой складъ, или для немедленнаго транспортированія далѣе, въ иное мѣсто назначенія. Чтобы удовлетворить этой цѣли, требуется и всюду принято оставлять свободное пространство между амбаромъ и набережной, для устройства какъ рельсоваго пути, такъ и переносныхъ паровыхъ и ручныхъ домкратовъ. Для товаровъ экспортныхъ, поступающихъ здѣсь, въ Ригѣ, на морскія суда, цѣлесообразнѣе всего построить склады на самой набережной, такъ какъ здѣсь приходится имѣть дѣло исключительно съ грузными товарами, въ большихъ партіяхъ, и если судно у склада не получаетъ полной нагрузки, то цѣлесообразнѣе отвести его въ другое мѣсто для дополнительной нагрузки, чтобы очистить мѣсто противъ склада для другихъ судовъ.

Относительно требованія, чтобъ при постройкѣ различныхъ складовъ оставалось смежное свободное мѣсто, чтобъ не было препятствій для послѣдующихъ пристроекъ, слѣдуетъ лишь замѣтить, что при сооруженіи новыхъ построекъ невозможно принимать въ соображеніе всевозможныя будущія случайности, но достаточно удовлетворить ближайшую потребность; съ дру-

гой стороны новыя учрежденія, въ случаѣ успѣха ихъ, могутъ потребовать такого расширенія, о какомъ прежде никто и не помышлялъ.

Поэтому надо произвести тщательный осмотръ мѣстности и изслѣдовать, нельзя ли воспользоваться уже имѣющимися на лицо амбарами, независимо ихъ болѣе или менѣе цѣлесообразнаго внутренняго устройства; во всякомъ случаѣ легко будетъ ихъ перестроить. Надо осмотрѣть такъ называемый «амбарный кварталъ» близъ Риги, но едва ли возможно будетъ воспользоваться этими амбарами, хотя они имѣютъ значеніе въ другомъ отношеніи, именно въ томъ, что служатъ складочнымъ мѣстомъ для огромнаго количества товаровъ, потребляемыхъ на мѣстѣ или здѣсь обрабатываемыхъ, почему эти товары никогда не будутъ поступать въ общественные товарные склады; надо думать, что этихъ амбаровъ далеко недостаточно, если только строже примѣнять существующій законъ, запрещающій, въ общественномъ интересѣ, складывать въ деревянныхъ домахъ форштатовъ вещества легковоспламеняющіяся, какъ-то: паклю, ленъ, рогожи, тряпье и т. д. Къ тому же амбары во внутреннихъ частяхъ города безъ того просуществуютъ не долго, такъ какъ цѣнность занимаемаго ими мѣста быстро возрастаетъ и теперь уже подобныя постройки не окупаются.

Товары, неочищенные пошлиною, складываются въ настоящее время въ таможенные амбары, но съ одной стороны храненіе товаровъ обходится здѣсь слишкомъ дорого, причѣмъ подвозить и вывозить ихъ приходится на лошадахъ, а съ другой—эти амбары неудобны и слишкомъ малы для такого торговаго города, какъ Рига.

Построенные и проектированные въ Мюльграбенѣ амбары по своему положенію и устройству неудобны подѣ общественные товарные склады; тѣмъ не менѣе они сохраняютъ свое значеніе для крупныхъ экспортеровъ и едва ли потеряютъ цѣнность при существованіи общественныхъ складовъ.

Если слѣдовательно потребуется соорудить новыя постройки подѣ склады, то нашей ближайшей задачей будетъ приискать самое удобное мѣсто подѣ постройки; безъ сомнѣнія, выборъ должно произвести между Андреевской дамбой, ниже таможи, больдерааской новой желѣзнодорожной гавани и новыми амбарами у Мюльграбена.

Андреевская дамба исключается прежде всего, пока туда не могутъ доходить паровозы и сообщеніе со станціей производится на лошадахъ, но если бы и можно было устранить это неудобство, то на узкомъ береговомъ

пространствѣ всетаки не будетъ тѣсно. Провести сюда желѣзную дорогу, при большихъ расходахъ на этотъ предметъ, стоило бы лишь въ томъ случаѣ, если бы не было другаго выбора. Въ Больдераа слишкомъ мало мѣста и, кромѣ того, Мюльграбенъ ведетъ конкуренцію съ этою мѣстностью; болѣе дорогой и трудный проѣздъ изъ Риги въ Больдераа, въ сравненіи съ Мюльграбеномъ, заставляетъ признать неудобною и эту мѣстность. Товарное движеніе уже показало, какую сравнительно незначительную пользу приносить больдерааская гавань. Нижеслѣдующая таблица наглядно показываетъ, что больдерааской гаванью пользуются почти исключительно осенью, во время усиленнаго вывоза; только въ 1878 г. туда направлялись товары и въ теченіе первыхъ мѣсяцевъ года.

Движеніе грузовъ по больдерааской желѣзной дорогѣ, по направленію изъ Риги къ гавани было слѣдующее:

Перевезено:

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Январѣ	44,839	23,727	171,005
» Февралѣ	35,516	14,844	380,792
» Мартѣ	69,780	7,915	234,596
» Апрѣлѣ	4,755	21,504	114,486
» Маѣ	4,270	24,302	89,170
» Іюнѣ	30,917	18,106	37,060
» Іюлѣ	8,102	6,208	23,912
» Августѣ	13,127	6,482	33,092
» Сентябрьѣ	15,897	25,306	10,442
» Октябрьѣ	21,610	59,589	17,429

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Ноябрь	650,987	44,580	12,071
» Декабрь	192,392	380,865	578,559
Итого	1.092,192	633,428	1.702,615

Подобные же результаты получены въ направленіи отъ гавани въ Ригу. Если товарное движеніе въ этомъ направленіи равномерно распредѣлено между всѣми мѣсяцами года, то этому содѣйствуетъ то обстоятельство, что въ гавань привозится весь керосинъ, который отправляется далѣе въ теченіе цѣлаго года.

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Январѣ	75,581	24,153	93,411
» Февралѣ	60,743	7,948	45,939
» Мартѣ	15,046	1,726	114,782

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Апрѣлѣ	2,195	10,482	17,540
» Маѣ	17,594	942,211	118,814
» Іюнѣ	45,686	112,214	60,205
» Іюлѣ	78,672	33,463	108,429
» Августѣ	930,473	36,327	137,337
» Сентябрьѣ	405,822	54,687	56,981
» Октябрьѣ	970,811	44,861	31,376
» Ноябрьѣ	119,294	33,912	32,815
» Декабрьѣ	125,926	54,749	155,031
Итого	2.847,743*)	1.356,823	872,660

*) въ томъ числѣ перевезено песку на станцію Рига:

въ 1876 г. 2.256,100 пуд.

» 1877 » 870,792 »

Иное дѣло въ Мюльграбенѣ. Не только происходитъ довольно сильное движеніе грузовъ туда и оттуда, но оно растетъ также въ большомъ масштабѣ, изъ чего позволительно вывести заключеніе, что Мюльграбенская гавань удобно расположена для рижскаго купечества, во всякомъ случаѣ удобнѣе, нежели больдерааская гавань. Слѣдующія данныя подтверждаютъ это. Перевезено по направленію:

Изъ Риги въ Мюльграбенъ.

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Январѣ	392	16,778	220,317
» Февралѣ.	16,125	34,783	363,112
» Мартѣ.	7,873	190,752	1,222,244
» Апрѣлѣ	4,611	131,229	747,437
» Маѣ.	116,799	151,297	323,836
» Юнѣ	139,961	213,067	54,229
» Юлѣ	6,987	197,418	61,912

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Августѣ.	4,029	150,506	34,969
» Сентябрьѣ	2,078	190,235	286,319
» Октябрьѣ	47,768	465,207	583,575
» Ноябрьѣ.	434,277	611,399	544,850
» Декабрьѣ	48,448	356,317	417,148
Итого.	829,348	2.708,988	4.859,948

Перевезено по направленію:

Изъ Мюльрабена въ Ригу.

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Январѣ	1,222	20,337	314,621
» Февралѣ	3,524	106,208	100,892

	1876	1877	1878
	Пуды.	Пуды.	Пуды.
Въ Мартѣ	14,382	159,642	321,616
» Апрельѣ	65,070	20,604	630,390
» Маѣ	372,915	516,047	1.360,502
» Июньѣ	319,467	880,464	1.096,807
» Июльѣ	495,690	754,423	1.164,267
» Августѣ	522,812	761,519	675,835
» Сентябрьѣ	395,899	807,274	301,670
» Октябрьѣ	268,816	796,530	392,305
» Ноябрьѣ	172,599	486,032	471,487
» Декабрьѣ	233,466	365,648	347,053
Итого	2.865,862	5.674,728	7.177,445

Если уже эти цифры сами по себѣ говорятъ въ пользу избранія Мюльграбена мѣстомъ постройки складовъ, то въ

пользу этого выбора говорить еще то обстоятельство, что тамъ свободаго мѣста по берегу сколько угодно, и легко будетъ расширить желѣзнодорожную станцію, устроить разѣздные пути и проч. Къ тому же теперь фарватеръ у Мюльграбена почти на такомъ же протяженіи свободенъ отъ льда, какъ и у Больдераа, и онъ еще улучшится, когда будетъ окончена работа по урегулированію русла и будетъ устроенъ правильный протокъ изъ Мюльграбена въ главное русло; но преимущественно надо считать рѣшающимъ моментомъ то обстоятельство, что настоящія различныя устройства и удобства въ Мюльграбенѣ будутъ развиваться. Поэтому есть полное основаніе имѣть въ виду эту мѣстность для сооруженія складовъ и остается еще опредѣлить самое мѣсто подъ постройки на этомъ берегу.

Вольные таможенные склады и склады для прочихъ товаровъ должны быть расположены сообразно съ удобствами импорта и экспорта; и эти два вида товарнаго движенія строго разграничены въ Мюльграбенѣ, почему и новые склады для тѣхъ и другихъ товаровъ тоже должны быть устроены отдѣльно. Удобнѣе всего было бы, особенно если тѣ и другіе склады будутъ находиться подъ управленіемъ одного директора, чтобы на пограничной чертѣ привозной и вывозной набережной была построена стѣна, которая должна отдѣлять складъ, состоящій подъ таможеннымъ надзоромъ, отъ склада для товаровъ, уже оплаченныхъ пошлиною и беспошлинныхъ; но, къ сожалѣнію, въ этомъ самомъ мѣстѣ постройки помѣшаютъ свободному передвиженію гру-

зовъ, сдѣлать въ послѣдствіи пристройки будетъ почти невозможно и, наконецъ, часть набережной, отведенная для привоза, уже теперь слишкомъ мала. Вслѣдствіе этого придется построить склады для неочищенныхъ, пошлююю товаровъ совершенно отдѣльно отъ прочихъ складовъ, именно — послѣдніе на оконечности дамбы въ озерѣ Стинтъ, а первые ниже таможи, на новую дамбу противъ острова Gr. Hoenesch.

Необходимо также рѣшить весьма трудный вопросъ, какое внутреннее устройство дать складамъ. Прежде всего зависитъ отъ рода товаровъ, нужны ли подвальные или высокія помѣщенія, свѣтлыя или темныя; во всякомъ же случаѣ надо предохранять товары отъ порчи. Привозные товары почти исключительно штучные товары, которые хранятся въ подвалахъ и на чердакахъ, почему надо построить амбары въ два или три этажа надъ подвальными помѣщеніями. Для предметовъ вывоза тоже надо построить амбары въ нѣсколько низкихъ этажей, такъ какъ ленъ, кожи, шерсть и проч. требуютъ подобныхъ помѣщеній. Элеваторы же пригодны только для хлѣба.

Кромѣ того слѣдуетъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что общество товарныхъ складовъ отвѣчаетъ за цѣлость и сохранность товаровъ и потому обязано охранять ихъ отъ всякой порчи, отъ огня и проч. Требуются помѣщенія, смотря по роду товаровъ, удобно провѣтриваемыя или совершенно глухія, сырыя или совершенно сухія, а для предохраненія отъ пожаровъ лучше всего

избѣгать всякихъ деревянныхъ подѣлокъ, отдѣльные этажи строить сводами, лѣстницы и крышу сдѣлать желѣзные, для другихъ случаевъ надо устроить приспособленія для защиты товаровъ отъ солнца и свѣта, для провѣтриванія ихъ и т. д. Вообще, большая часть привозимыхъ сюда товаровъ не подвержена быстрой порчѣ, рискъ въ этомъ отношеніи небольшой, особенно если, по примѣру другихъ странъ, хозяевамъ неочищенныхъ пошпиною товаровъ будетъ разрѣшено переработывать ихъ на складѣ, конечно до извѣстной степени. За то надо обратить особое вниманіе на потерю въ вѣсѣ, а подчасъ и порчу возимаго хлѣба, особенно когда онъ долго остается въ складѣ, въ особенности въ виду того, что овинный хлѣбъ чаще всего такъ только называется, въ дѣйствительности же никогда не высушенъ надлежащимъ образомъ; а извѣстно, что одинъ кулъ проросшаго хлѣба можетъ попортить цѣлый вагонъ его, если провѣтриваніе и пересыпка всей массы не производится удовлетворительно. Поэтому управленіе складовъ, во избѣжаніе риска, должно будетъ оставить существующій здѣсь обычай—ссыпать хлѣбъ въ амбары на высоту сажени и болѣе, и установить то же правило, какое принято въ Германіи, если не ошибаемся, также въ Австріи и Франціи, а именно: допускать насыпку хлѣба въ амбары не выше двухъ футовъ, дабы облегчить частое и основательное провѣваніе хлѣба лопатами. Но въ этомъ случаѣ возникаетъ другое неудобство—потребуется много мѣста, и самъ собою возникаетъ вопросъ, не будетъ ли выгоднѣе построить элеваторы,

если только провозимыя черезъ рижскій портъ количества хлѣба окупятъ это устройство. Въ элеваторахъ хлѣбъ насыпается на высоту 45 футъ, между тѣмъ, какъ трехъ-этажный амбаръ (болѣе высокіе амбары невыгодны) на той же площади допускаетъ насыпку хлѣба не свыше 2×3 или 6 футъ. Поэтому, элеваторъ можетъ обойтись въ $7\frac{1}{2}$ разъ дороже по каждому квадратному футу занимаемой имъ площади, и все-таки доходность его будетъ равна доходности обыкновенныхъ амбаровъ. При этомъ мы еще не принимаемъ въ расчетъ лучшаго употребленія мѣста, большаго сосредоточенія хлѣбныхъ грузовъ, болѣе легкой и скорой разгрузки вагоновъ и нагрузки судовъ, не считая сбереженія всего того количества хлѣба, которое поѣдается крысами, мышами и червями въ обыкновенныхъ амбарахъ и составляетъ изрядный процентъ. Содержаніе машинъ въ элеваторахъ едва ли обойдется дороже провѣванія хлѣба лопатами. Наконецъ, трудно получить вѣрные образчики хлѣба, ссыпаемаго въ амбары, тогда какъ хлѣбъ, сохраняемый въ элеваторахъ, такъ равномерно перемѣшивается, что каждая часть его, взятая гдѣ угодно, представляетъ совершенно вѣрный образчикъ всей массы.

Хотя мы изложили существенныя условія, которыя должны быть соблюдаемы при постройкѣ складовъ, но остаются неразъясненными еще многія подробности ихъ внутренняго устройства. Въ доказательство того, какія трудности были встрѣчены и въ другихъ городахъ, упомянемъ, что пештскій муниципалитетъ недавно счелъ нужнымъ назначить конкурсъ, чтобы имѣть выборъ между

различными проектами, несмотря на то, что постройка складовъ рѣшена тамъ уже нѣсколько лѣтъ назадъ и нѣсколько проектовъ было на лицо, несмотря также на то, что готовые и строящіеся склады имъ ближе, нежели намъ.

Представленные на этомъ конкурсѣ проекты вѣроятно отчасти пригодятся и намъ и было бы интересно познакомиться съ ними; къ сожалѣнію, мы успѣли добыть лишь эскизъ проекта, получившаго премію; съ этимъ проектомъ придется сообразоваться и намъ, такъ какъ условія здѣсь и тамъ не особенно различны. Хотя Пештъ не приморскій городъ, но все-таки онъ городъ портовый, стремится также, какъ и Рига, сдѣлаться центральнымъ складочнымъ пунктомъ, и кромѣ того туда и сюда стекаются въ сущности одни и тѣ же товары. Разница лишь въ томъ, что Пештъ имѣетъ центральное положеніе, а Рига портъ на окраинѣ, при чемъ надо принять во вниманіе трудности таможенной процедуры, такъ что придется построить два отдѣльные склада, одинъ для привозныхъ, другой для вывозныхъ товаровъ; за то на нашей сторонѣ то преимущество, что Рига желаетъ лишь поднять свое настоящее значеніе, какъ рынка въ международной торговли, при помощи товарныхъ складовъ, тогда какъ Пештъ при ихъ посредствѣ хочетъ еще приобрести такое значеніе. Кромѣ того, въ Пештъ почти всѣ товары поступаютъ съ дунайскихъ пароходовъ и другихъ судовъ въ склады, а оттуда въ свое время отправляются далѣе въ вагонахъ по желѣзнымъ дорогамъ, между тѣмъ

какъ у насъ наоборотъ. Вообще же условія торговли въ Пештѣ и въ Ригѣ не такъ различны, чтобы нельзя было взять у насъ за образчикъ проектъ складовъ, получившій премію въ Ригѣ, хотя конечно при окончательномъ осуществленіи предпріятія потребуетъ болѣе тщательная обработка проекта, причемъ должно воспользоваться опытомъ другихъ городовъ.

Кромѣ этихъ амбаровъ будетъ построенъ большой элеваторъ, похожій на американскіе по внутреннему устройству, но отличающійся отъ нихъ болѣею солидностью постройки; но о деталяхъ пока ничего не рѣшено, вѣроятно типъ будетъ заимствованъ у «*Malesieux travaux publics aux Etats Unis*», или же онъ будетъ построенъ по образцу элеваторовъ въ Буффало и Чикаго.

Въ Пештѣ постройка трехъ паръ амбаровъ и одного элеватора, площадь котораго равняется одной парѣ амбаровъ, будетъ отдана лондонской фирмѣ «*Meiggs and Churchs*»; постройка должна быть окончена въ 2^{1/2} года (за исключеніемъ набережной и разъѣздныхъ путей); фирма эта принимаетъ эксплуатацію складовъ съ исключительнымъ правомъ выдавать ссуды подъ залогъ товаровъ. Городъ освобождаетъ предпринимателей отъ всѣхъ налоговъ, гарантируетъ въ теченіи первыхъ тридцати лѣтъ чистый доходъ въ 240,000 марокъ (нѣсколько менѣе 3 процентовъ предполагаемой стоимости постройки), а черезъ 50 лѣтъ все предпріятіе съ постройками поступаетъ въ собственность города.

Стоимость шести амбаров исчислена въ 1.820,000 мар., стоимость элеватора въ 5.781,000 м., сооруженіе мостовыхъ и развѣздныхъ путей—въ 360,000 м., набережной въ 1.200,000 м. и различныхъ расходовъ 789,000 м. Чтобы исчислить сравнительную стоимость элеватора и одной пары амбаровъ, равныхъ ему по занимаемой имъ площади, надо къ показаннымъ суммамъ, 5.781,000 м. и 616,666 м., прибавить по $\frac{1}{4}$ расходовъ по устройству набережной и прочихъ расходовъ; тогда получаются слѣдующіе итоги: 6.278,250 м. для элеватора и 1.113,916 м. для амбаровъ. Но, какъ мы выше показали, вмѣстимость элеватора въ $7\frac{1}{2}$ разъ больше вмѣстимости амбаровъ, вслѣдствіе чего, независимо отъ всѣхъ прочихъ преимуществъ, сооруженіе элеватора для храненія хлѣба выгоднѣе амбаровъ. При этомъ надо еще принять во вниманіе, что постройка элеватора по образцу существующихъ въ Буффало и Чикаго обойдется дешевле на цѣлыхъ 2 милліона марокъ.

По образцу упомянутыхъ нами новѣйшихъ сооруженій этого рода, проектированныхъ по соображенію съ указаціями опыта въ другихъ городахъ, надо и въ Ригѣ построить два склада, изъ коихъ одинъ для товаровъ, подлежащихъ оплатѣ таможенною пошлиною, длиною 300 и шириною 40 футъ, впоследствии можно сдѣлать надстройку или, смотря по потребности, построить новые амбары. Кромѣ того, можно присовѣтовать постройку элеватора, хотя бы меньшей длины (150 футъ) при ширинѣ въ 80 ф. Относительно стоимости постройки едва ли

мы сдѣлаемъ ошибку, если исчислимъ ее равною стоимости пептскихъ складовъ, такъ какъ условія въ обоихъ городахъ приблизительно равны, скорѣе же въ Ригѣ можно строить дешевле.

Остается сказать нѣсколько словъ о складѣ для керосина, котораго нѣтъ въ указанныхъ нами проектахъ, потому что тамъ въ немъ нѣтъ надобности, а у насъ безъ него нельзя обойтись. Настоящій способъ выгрузки и хранения петролея въ Ригѣ нельзя считать цѣлесообразнымъ, несмотря на то, что этотъ товаръ въ послѣдніе годы получилъ такое важное значеніе, какъ никакой другой товаръ, и, вѣроятно, долго еще сохранить это значеніе. Прежде всего, допущеніе выгрузки керосина исключительно въ Бальдераа, именно въ концѣ новой желѣзнодорожной гавани, противорѣчитъ обычаю, принятому во всѣхъ другихъ портахъ, гдѣ въ видахъ устраненія опасности отъ другихъ судовъ отводятъ суда, нагруженные керосиномъ, въ особые бассейны или же, за неимѣніемъ таковыхъ, по возможности изолируютъ керосинныя суда. Затѣмъ, настоящіе керосиновые склады близъ Бальдераа и Риги слишкомъ тѣсны; между тѣмъ, керосинъ занимаетъ во всемирной торговлѣ такое видное мѣсто, что самыя большіе торговые города употребляютъ величайшія усилія, для того, чтобы устроить у себя главный рынокъ керосина, и заботятся, чтобы конкуренты не захватили этого рынка.

Рига не предприметъ ничего особеннаго, чрезвычайнаго, а только послѣдуетъ примѣру такихъ городовъ,

какъ Гамбургъ, Бременъ, Кенигсбергъ и проч., если устроить отдѣльную гавань для керосина, затруднить другимъ портовымъ городамъ конкуренцію устройствомъ удобныхъ и цѣлесообразныхъ складочныхъ помѣщеній и въ то же время предохранить себя отъ бѣдственныхъ пожаровъ, которыми другіе города горько поплатились за прежнюю безопасность.

Для достиженія этихъ цѣлей опять исключительно одинъ Мюльграбенъ представляетъ удобное мѣсто. Гавань, вмѣщающая лишь не большое число судовъ, заливается плывучими воротами, чтобъ въ случаѣ пожара керосинъ не могъ разлиться по рѣкѣ и не поджогъ другія суда. Склады керосина должны быть построены совершенно отдѣльно отъ прочихъ, въ видѣ подвальныхъ помѣщеній, со сводами, вмѣсто крышъ, съ желѣзными дверями; полъ долженъ быть построенъ такимъ образомъ, чтобы по неосторожности пролитый керосинъ стекалъ въ каменные резервуары; вся площадь, окружающая каждый амбаръ, должна быть окружена не большою стѣнкой, дабы въ случаѣ пожара, когда всѣ бочки въ одномъ амбарѣ разтрескаются, вытекающій керосинъ оставался на полу этого амбара.

Заключительное слово.

Изложенные выше проекты многимъ быть можетъ покажутся слишкомъ грандіозными, а инымъ — не соотвѣтствующими настоящему положенію Риги; но при составленіи ихъ авторы руководствовались тѣмъ соображеніемъ, что необходимо дѣйствовать энергически для того, чтобы городъ извлекалъ наибольшую пользу изъ постояннаго развитія русской желѣзнодорожной сѣти и съ успѣхомъ боролся, при нынѣ уже измѣнившихся обстоятельствахъ, съ возрастающей конкуренціей другихъ портовъ; къ этому надо еще прибавить, по отношенію къ Мюльграбену, что существующія тамъ постройки оказываются недостаточными, а успѣхъ ихъ заставляетъ думать о дальнѣйшемъ ихъ развитіи и усовершенствованіи, слѣдовательно, оправдываетъ составленіе новыхъ проектовъ.

Эта гавань представляетъ также доказательство того, что всякое нововведеніе, дающее какія-либо дѣйствительныя удобства и выгоды, пріобрѣтаетъ общее расположеніе, хотя бы въ началѣ большинство было противъ него. Какъ извѣстно, прошло не мало времени, пока одинъ торговый домъ рѣшился построить амбаръ на пустомъ берегу Мюльграбена, но благодаря этой инициативѣ плотина была прорвана, и теперь чѣмъ больше тамъ строятъ амбаровъ, тѣмъ больше растетъ потребность въ нихъ, и отнюдь не вслѣдствіе новизны и моды, а потому, что матеріальная выгода становится ощутительной. Выше мы указали на

усиленіе товарнаго движенія въ этой мѣстности, и оно должно возрасть еще въ большей степени, потому мелкіе накладные расходы обходятся здѣсь одной копейкою *) на каждый пудъ дешевле, нежели въ Ригѣ, причѣмъ еще не принято во вниманіе, что двойной провозъ въ Ригѣ на лошадяхъ сопряженъ съ убыткомъ отъ усыпки, кражи, порчи мѣшковъ, и это составитъ еще по полкопейки съ пуда, такъ что независимо отъ другихъ удобствъ накладные расходы составляютъ въ Мюльграбенѣ съ пуда 1^{1/2} копеекъ менѣе, чѣмъ въ Ригѣ. Эти 1^{1/2} копейки—а при болѣе подробномъ разчетѣ окажутся и 2^{1/2}—сами по себѣ составляютъ ничтожную сумму, но онѣ равны провозной платѣ за 68 верстъ по желѣзной дорогѣ и на каждый миллионъ пудъ даютъ барышъ въ 15,000 рублей. Поэтому, мы въ правѣ требовать, чтобы относились съ возможно болѣею внимательностью къ этой новой гавани и чтобъ при новыхъ дополнительныхъ сооруженіяхъ были произведены самыя тщательныя изслѣ-

*) Плата за провозъ пуда хлѣба отъ рижской станціи (желѣзно-дорожной)

Въ Ригѣ.			
Провозъ отъ станціи до амбара	3/4 к.	Провозъ до Мюльграбена 1/2 к.	
За провозъ товара въ амбары	1/2 >	За приемъ товара въ амбарѣ	1/2 >
Плата за храненіе, страховка, за мѣсяць	1/2 >	Плата за храненіе, страховка и т. д.	1/2 >
Провозъ до судна, рабочая плата въ амбарѣ, носильщикамъ, экспедитору	1 3/4 >	Рабочая плата носильщикамъ, экспедитору	1 >
<hr/>		<hr/>	
Итого въ Ригѣ		Итого въ Мюльграбенѣ	

Итого въ Ригѣ 3^{1/2} к.

Итого въ Мюльграбенѣ . 2^{1/2} >

дованія съ цѣлью изыскать новыя удобства или устранить обнаружившіяся и замѣченныя неудобства.

Неудобство, чувствуемое экспедиторомъ, заключается въ томъ, что работа прерывается значительными паузами при обратномъ слѣдованіи разгруженныхъ вагоновъ, послѣ чего только прибываютъ новые вагоны съ грузомъ; неудобство это можетъ быть устранено устройствомъ особой станціи съ развѣздными путями. Другое неудобство заключается въ томъ, что хлѣбъ, ссыпанный въ амбары, опять насыпается въ мѣшки и въ нихъ переносится на суда; можно было бы избѣжать этой траты труда, еслибы амбары стояли на самомъ берегу и хлѣбъ изъ нихъ прямо пересыпался на суда по трубамъ. Правда, при теперешнемъ устройствѣ амбаровъ и незначительной вмѣстимости ихъ такая реформа неосуществима, пришлось бы вытянуть линію берега на огромномъ протяженіи, чтобы помѣстить достаточное количество амбаровъ въ одинъ фронтъ. Кромѣ того, обычное теперь храненіе хлѣба въ амбарахъ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, особенно сыро-молотнаго хлѣба, сопряжено съ рискомъ крупныхъ убытковъ, но оба послѣднія неудобства съ успѣхомъ могутъ быть устранены постройкою предложенныхъ нами при описаніи американской хлѣбной торговли *элеваторовъ*.

Наконецъ Мюльграбенская гавань доставляетъ теперь выгоды и большіе барыши лишь немногимъ привилегированнымъ торговымъ фирмамъ, именно тѣмъ, которыя построили за свой счетъ или арендуютъ амбары, а менѣе крупнымъ торговцамъ удобства Мюльграбена останутся

недоступными до тѣхъ поръ, какъ не будутъ сооружены общественные товарные склады, въ которыхъ каждый во всякое время можетъ получить складочное мѣсто какой угодно величины. Еще въ большей степени мелкій торговецъ или производитель сталъ бы давать Ригѣ предпочтеніе передъ другими портами, если бы имѣлъ возможность во всякое время сдать здѣсь на храненіе свои продукты за умѣренную плату, съ увѣренностью, что они будутъ сохранены, и получить ссуду подъ свой товаръ, не теряя права распорядиться ими по своему усмотрѣнію, короче—если бы къ его услугамъ были общественные товарные склады съ выдачею ссудъ по варрантамъ.

Относительно привозной торговли должно сказать, что береговое пространство, нынѣ отведенное ей въ Мюльграбенѣ, оказывается недостаточнымъ и слѣдуетъ отвести ей новое мѣсто; сооруженіе предполагаемыхъ складовъ для товаровъ, неочищенныхъ таможенною пошлиною, обстановлено многими трудностями. Хотя съ одной стороны неоспоримо вѣрно, что теперешніе склады близъ Риги неудобно расположены и плохо устроены, что накладные расходы въ нихъ непомерно высоки, что наконецъ распорядительное право товарохозяевъ черезъ чуръ ограниченное, то съ другой стороны нельзя упускать изъ виду, что попытка измѣнить существующія нынѣ условія встрѣтитъ много затрудненій; но Рига не иначе можетъ вести успѣшную конкуренцію съ другими портами и не иначе можетъ сдѣлаться складочнымъ рынкомъ привозимыхъ изъ-за границы товаровъ, какъ по устраненіи всѣхъ этихъ затруд-

неній, словомъ должна быть разрѣшена постройка и эксплоатація общественныхъ складовъ для храненія привозныхъ товаровъ, не очищенныхъ поплиною.

Относительно керосиновой гавани едва ли кто станетъ спорить, что мѣсто, которое въ настоящее время отведено судамъ съ керосиномъ, выбрано нецѣлесообразно, противно обычнымъ правиламъ, такъ что нѣтъ достаточнаго обезпеченія отъ опасности самаго опустошительнаго пожара, и реформа слѣдовательно необходима.

Въ заключеніе, напомнимъ, что изложенные нами проекты предназначены лишь служить къ объясненію идеи, которая, быть можетъ, въ скоромъ времени можетъ вызвать проекты окончательные; нами руководила лишь мысль, что Рига должна создать у себя всѣ тѣ удобства и облегченія торговли, которыя, согласно опыту другихъ странъ, споспѣшествуютъ развитію общаго благосостоянія.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложение № 1.

Грузы, поступившіе на станцію Ригу, Рижско-Динабургской желѣзной дороги, доставлены слѣдующими дорогами, а именно:

Со станцій желѣзныхъ дорогъ.	1876.	1877.	1878.
1) Рижско-Динабургской .	3462731	4114230	3805387
2) С.-Петербурго-Варшав. .	846911	1365187	1298798
3) Ландварово-Роменской .	770616	364167	26555
4) Московско-Брестской че- резъ Вилейку . . .	119	967	2624
5) Курско-Кіевской . . .	1	2243	102
6) Одесской	1	—	—
7) Бресто-Граевской, черезъ Бѣлостокъ	95	2886	3623
8) Кіево-Брестской . . .	10052	33313	53553
9) Одесской	21666	16752	6199
10) Динабурго-Витебской .	1582263	2175084	1431518
11) Орловско-Витебской . .	4041903	6388627	6404273
12) Орловско - Грязской, че- резъ Орель	1673842	4489837	4324578
13) Ливенской	1536659	3209545	2651673
14) Грязе-Царицынской . .	2559244	4110048	4325178

Со станцій желѣзныхъ дорогъ.	1876.	1877.	1878.
15) Козлово-Воронежской . .	317136	} 2529214	855080
16) Воронежско-Ростовской .	75		
17) Тамбовско-Саратовской .	13697	15733	74967
18) Рязско-Вяземской . . .	3650	—	—
19) Московско-Курской . . .	198414	2148852	2250368
20) Курско-Кіевской	10553	265347	313030
21) Кіево-Брестской	1036	756	—
22) Одесской	37	4	19
23) Лозово-Севастопольской .	27	24597	17556
24) Курско - Харьковско-Азов- ской, черезъ Орель .	41446	1579525	593237
25) Харьковско-Николаевской	143	153581	322807
26) Московско-Брестской . .	874557	2190983	1140918
27) Тамбовско-Саратовской .	31468	12251	—
28) Московско - Нижегород- ской, черезъ Москву.	27055	47174	73359
29) Рязско - Вяземской, че- резъ Вязьму	168543	1085561	318117
30) Рязско-Моршанской, че- резъ Вязьму	600	3441	6289

*

Со станцій желѣзныхъ дорогъ.	1876.	1877.	1878.
31) Моршанско - Сызранской, черезъ Вязьму. . .	—	1219	4298
32) Рязанско-Козловской . .	—	8413	—
33) Тамбовско-Саратовской .	—	4	31
34) Оренбургской	—	9	1246
35) Московско-Курской . .	—	603	—
36) Ростовско - Владикавказ- ской, черезъ Орель .	—	77406	16
37) Моршанско-Сызранской .	—	4	2
38) Московско-Ярославской .	—	179	—
39) Константиновской . . .	—	14400	—
40) Московско-Рязанской, че- резъ Москву	—	115	68
41) Моршанско-Сызранской .	—	1	1
42) Рязанско-Козловской . .	—	—	3600
43) Николаевской	—	—	181
44) Шуйско-Ивановской . .	—	—	267
45) Козловско-Тамбовской .	—	—	505

ФРАХТЫ

въ Ригѣ и Кенигсбергѣ.

ФРАХТЫ ИЗЪ РИГИ.			18	
			П а р о х о д ы .	
			отъ	до
До Штеттина	Рожь	4000 фунт.	20 мар.	27 мар.
„ Любека	„	„	20 „	28 „
„ Готенбурга	„	„	—	—
„ Христианзунда	„	тонна	30 „	45 „
„ Бергена	„	„	25 „	45 „
„ Копенгагена	„	4000 фунт.	—	—
„ Штеттина	Овесъ	„	24 „	30 „
„ Любека	„	„	24 „	32 „
„ Антверпена	„	320 фунт.	1 ш. 9 п.	3/ 6 п.
„ Дюнкирхена	„	„	3/ —	3/ 6 „
„ Гуля	„	„	1 ш. 10 ¹ / ₂ п.	2/ 9 „
„ Лондона	„	„	1/ — 9 п.	4/ —
„ Гуля	Пенька	тонна	30/ —	37/ 6 „
„ Лондона	„	„	27 — 6 п.	50/ —
„ Дюнкирхена	Ленъ	ласть	45 фр.	47 ¹ / ₂ фр.
„ Вос. бер. Шотландіи.	„	тонна	35/ —	37/ 6 „
„ Дунди	„	„	35/ —	38/ 6 п.
„ Вос. бер. Англии	Овесъ	320 фунт.	2/ 3 п.	2/ 9 „

74.		1875.	
П а р у с н ы я с у д а.		П а р о х о д ы.	
отъ	до	отъ	до
8 талер.	—	21 марки	21 марки
8 „	8 ¹ / ₄ талер.	24 „	24 „
11 „	—	з а ч е т в е р т ь	
—	—	1,30 кронъ	1,40 кронъ
—	—	—	—
—	—	22 марокъ	42 марокъ
—	—	—	—
—	—	24 ¹ / ₂ „	25 „
—	—	28 „	30 „
—	—	2/ —	3/ —
3/ —	3/ 3 п.	2/ —6 п.	3/ 8 п.
—	—	2/ 1 ¹ / ₂ „	3/ 11 ¹ / ₂ „
2/ 3 п.	2/ 10 ¹ / ₂ п.	2/ 1 ¹ / ₂ „	2/ 9 „
—	—	30/ —	37/ 6 „
35/ —	37/ 6 п.	32/ 6 „	37/ 6 „
42 фран.	50 фран.	40 франк.	45 франк.
35/ —	—	30/ —	37/ 6 п.
27/ —	35/ —	30/ —	37/ 6 „
2/ 7 ¹ / ₂ п.	3/ —	2/ 1 ¹ / ₂	3/ — „

1875.

ФРАХТЫ ИЗЪ РИГИ.

Парусныя суда.

ОТЪ

ДО

До Штеттина	Рожь	4000 фунт.	—	—
„ Любека	„	„	—	—
„ Готенбурга	„	„	—	—
„ Христианзунда	„	тонна	—	—
„ Бергена	„	„	22 норв. шил.	42 норв. шил.
„ Копенгагена	„	4000 фунт.	—	—
„ Штеттина	Овесъ	„	—	—
„ Любека	„	„	—	—
„ Антверпена	„	320 фунт.	—	—
„ Дюнквирхена	„	„	—	—
„ Гулля	„	„	—	—
„ Лондона	„	„	2/ —	2/ 9 п.
„ Гулля	Пенька	тонна	35/ —	—
„ Лондона	„	„	32 6 п.	37/ 6 п.
„ Дюнквирхена	Ленъ	ласть	40 1/2 фран.	50 фран.
„ Вос. бер. Шотландіи.	„	тонна	30/ —	32/ 6 п.
„ Дунди	„	„	28/ 9 п.	33/ —
„ Вос. бер. Англіи	Овесъ	320 фунт.	—	—

1876.

П а р о х о д ы .

П а р у с н ы я с у д а .

отъ

до

отъ

до

21 марка

30 марокъ

21 марки

30 марокъ

21 „

30 „

—

—

27 „

27 „

27 „

—

30 „

32 „

30 нор. шил.

32 нор. шил.

32 „

44 „

32 „ „

40 „ „

21 „

30 „

21 марки

30 марокъ

19 1/2 „

28 „

26 „

28 „

24 „

30 „

—

—

2/ 3 п.

4/ 6 п.

—

—

2/ 3 „

4/ 6 „

—

—

2/ —

4/ —

—

—

1/ 9 „

4/ —

—

—

30/ —

55/ 6 „

38/ —

—

30/ —

32/ 6 „

—

—

45 фран.

55 фран.

41 фран.

42 1/2 фран.

32/ 6

50/ —

30/ „

—

50/ —

50/ —

30/ „

35/ „

2/ —

3/ 3 —

—

—

ФРАХТЫ ИЗЪ РИГИ			18	
			П а р о х о д ы .	
			ОТЪ	ДО
До Штеттина	Рожь	4000 фунт.	18 мар.	25 мар.
„ Любека	—	—	19 „	26 „
„ Готенбурга	—	—	—	—
„ Христианзунда	—	тонна	30 „	35 „
„ Бергена	—	—	30 „	45 „
„ Копенгагена	—	4000 фунт.	20 „	21 „
„ Штеттина	Овесъ	—	21 1/2 „	30 „
„ Любека	—	—	22 1/2 „	32 „
„ Антверпена	—	320 фунт.	2/ „	3/ 6 п.
„ Дюнкирхена	—	—	2/ 3 п.	3/ 3 „
„ Гулля	—	—	2/ 1 1/2 п.	3/ 3 „
„ Лондона	—	—	2/ п.	3/ 3 „
„ Гулля	Пенька	тонна	32/ 6 „	40/ —
„ Лондона	—	—	32/ 6 „	40/ —
„ Дюнкирхена	Ленъ	ласть	45 франк.	50 франк.
„ Вос. бер. Шотландіи	—	тонна	32/ 6 п.	40/ —
„ Дунди	—	—	32/ 6 „	40/ —
„ Вос. бер. Англіи	Овесъ	320 фунт.	2/ 3 „	3/ —

77.		1878.			
Парусныя суда.		П а р о х о д ы.		Парусныя суда.	
отъ	до	отъ	до	отъ	до
18 марокъ	25 марокъ	18 марокъ	19 марокъ	—	—
20 „	25 „	12 $\frac{1}{2}$ „	21 „	15 $\frac{1}{2}$ марокъ	21 марки
—	—	23 крейц.	25 крейцер.	—	—
—	—	—	—	—	—
30 „	42 $\frac{1}{4}$ „	30 марокъ	45 марокъ	26 марокъ	38 марокъ
—	—	17 „	23 „	23 „	23 „
20 „	—	14 $\frac{1}{2}$ „	25 „	—	—
22 „	25 „	15 „	23 „	—	—
—	—	1/ 6 п.	3/ шилл.	—	—
—	—	2 6 „	3 „	—	—
—	—	1/ 6 „	3/ „	—	—
—	—	1/ 6 „	2 9 „	—	—
—	—	25/ — „	40/ —	—	—
—	—	25 — „	37/ 6 п.	—	—
43 марокъ	45 „	40 франк.	45 фран.	40 франк.	45 франк.
32/ —	35/ —	30/ шилл.	35/ шилл.	27/ шилл.	34/ шилл.
32 —	37/ 6	30/ „	35/ —	25/ —	35/ „
2/ 3 п.	3 —	1/ 6 п.	2/ 9 п.	1/ 6 п.	2/ 6 „

ФРАХТЫ ИЗЪ КЕНИГСБЕРГА.			18	
			П а р о х о д ы .	
			отъ	до
До Штеттина	Рожь	Ласть	5½ талер.	7½ талер.
„ Любека	—	—	8½ „	9 „
„ Готенбурга	—	2500 килог.	—	—
„ Бергена	—	—	—	—
„ Копенгагена	—	—	—	—
„ Киля	—	—	—	—
„ Вост. Норвегии	—	—	—	—
„ Вост. бер. Англии	Пшеница.	500 фунт.	2/ ш. 6 п.	3/ 3 п.
„ Антверпена и Роттердама	—	—	3/ ш.	3/ 3 „
„ Лондона	—	—	—	—
„ Гуля	—	—	—	—
„ Амстердама	—	2500 килог.	—	—
„ Дюнквиржена	Пенька.	тоннъ	—	35/ шилл.
„ Лондона	—	—	—	—
„ Вост. бер. Шотландии	Ленъ	—	—	—
„ Гуля и Лондона	—	—	22/ ш.	26/ шилл.
„ Лондона	Тряпки	—	—	—

74.		1875.	
П а р у с н ы я с у д а .		П а р о х о д ы .	
отъ	до	отъ	до
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	3/ шилл.	—	—
2/ 9 п.	—	—	—
—	3/ 3 п.	2/ 6 п.	3/ 3 п.
—	—	2/ 6 „	3/ 4 1/2 „
—	—	2/ 4 1/2 „	2/ 9 п.
—	—	22 г. флор.	23 флор.
—	—	—	—
—	30 шилл.	22/ 6 п.	30/ шилл.
29/ шилл.	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—

ФРАХТЫ ИЗЪ КЕНИГСБЕРГА.			1875.	
			Парусныя суда.	
			отъ	до
До Штеттина	Рожь	Ласть	—	—
„ Любека	—	—	—	—
„ Готенбурга.	—	2500 килог.	24 марокъ	30 марокъ
„ Бергена	—	—	24 „	30 „
„ Копенгагена	—	—	22½ „	25 „
„ Кия	—	—	22½ „	25 „
„ Вост. Норвеги	—	—	24 „	30 „
„ Вост. бер. Англии.	Пшеница	500 фунт	—	—
„ Антверпена и Роттердама	—	—	—	—
„ Лондона	—	—	—	—
„ Гуля	—	—	—	—
„ Амстердама	—	2500 килог.	—	—
„ Дюнкирхена	Пенька	тонна	—	—
„ Лондона.	—	—	—	—
„ Вост. бер. Шотланди.	Лень	—	—	—
„ Гуля и Лондона.	—	—	—	—
„ Лондона	Тряпки	—	—	—

1876.

П а р о х о д ы .		П а р у с н ы я с у д а .	
отъ	до	отъ	до
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	24 марокъ
—	—	—	—
—	—	—	—
27 марокъ	30 марокъ	—	—
22 1/2 „	36 „	21 марки	30 марокъ
1/ 10 1/2 п.	2/ 3 пенни	3/ шил.	3/ шил.
—	3/ 6 „	—	—
1/ 9 пенни	3/ 6 „	—	—
2/ шил.	4/ „	—	—
20 флорин.	24 флорин.	—	—
18/ шил.	22/ 6 пенни	—	—
15/ „	35/ шил.	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
16/ шил.	24/ шил.	—	—

ФРАХТЫ ИЗЪ КЕНИГСБЕРГА.			18	
			П а р о х о д ы .	
			отъ	до
До Штеттина	Рожь	Ласть	—	—
„ Любека	—	—	—	—
„ Готенбурга	—	2500 килог.	—	—
„ Бергена	—	—	30 марокъ	35 марокъ
„ Копенгагена	—	—	—	—
„ Киля	—	—	24 марокъ	30 марокъ
„ Вост. Норвегіи	—	—	30 „	35 „
„ Вост. бер. Англии	Пшеница	500 фунт.	2/ 6 п.	2/ 7 ¹ / ₂ „
„ Антверпена и Роттердама	—	—	2/ 7 ¹ / ₄ „	3/ „
„ Лондона	—	—	2/ 6 „	4/ 6 „
„ Гулля	—	—	2/ 4 ¹ / ₂ „	2/ 6 „
„ Амстердама	—	2500 килог.	20 флорин.	24 флорин.
„ Дюнквирхена	Пенька	тонна	27/ 6 пен.	30/ шил.
„ Лондона	—	—	—	—
„ Вост. бер. Шотландіи	Ленъ	—	—	—
„ Гулля и Лондона	—	—	22/ 6 пен.	35 шил.
„ Лондона	Тряпки	—	—	—

77.		1878.			
Парусныя суда.		П а р о х о д ы.		Парусныя суда.	
отъ	до	отъ	до	отъ	до
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
20 марокъ	30 марокъ	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
25 марокъ	29 марокъ	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	2/ 9 пен.	3/ 9 пен.	—	—
—	—	1/ 9 „	3/ „	—	—
—	—	1/ 9 „	2/ 9 „	—	—
—	—	2/ 9 „	3/ 6 „	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—

ФРАХТЫ ДО КЕНИГСБЕРГА.			18	
			П а р о х о д ы.	
			отъ	до
Изъ Лондона.	чай	тонна	25/+15% ₀	—
” ”	перець	”	30/ ”	—
” ”	кофе	”	22/ ”	—
” ”	рисъ	”	15/ ”	—
” ”	масло	”	20/ пен.	—
” Гулля.	чугун. трубы	”	12/ 6 ”	15/ шил.
” ”	сталь	}	15/ —	—
” ”	квасцы			
” ”	сода	”	—	—
” ”	олово	”	20/ —	—
” ”	shoddy	”	50/ —	—
” Вост. бер. Англии. .	уголь	киль	6 ф. ст. 5 ш.	9 ф. ст. 5 ш.
” Бергена	сельди	ласть	12 фл.+15% ₀	15 фл.+15% ₀
” Амстердама	кофе	центн.	12 гр. ”	—
” ”	желѣзо	”	6 1/2 ”	—
” ”	краски	”	10 ” ”	—
” ”	вино въ бочк.	”	14 ” ”	—

74.		1875.	
П а р у с н ы я с у д а .		П а р о х о д ы .	
отъ	до	отъ	до
—	—	20/ + 10 ^o /o	—
—	—	30/ + 15 ^o /o	—
—	—	22/ 6 п.	—
—	—	15/ шил.	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	10/ шил.	12/ 6 пени
—	—	—	—
—	—	50/ шил.	—
8 фун. стерлин.	10 ф. ст. 10 ш.	6 ф. ст. 15	10 фун. ст.
10 флор.+15 ^o /o	13 флор.+15 ^o /o	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—

ФРАХТЫ ДО КЕНИГСБЕРГА.			1875.	
			Парусныя суда.	
			отъ	до
Изъ Лондона.	чай	тонна	—	—
„ „	перець	„	—	—
„ „	кофе	„	—	—
„ „	рисъ	„	—	—
„ „	масло	„	—	—
„ Гулля	чугун. трубы	„	—	—
„ „	сталь	}	—	—
„ „	квасцы			
„ „	сода			
„ „	олово	„	—	—
„ „	shoddy	„	—	—
„ Вост. бер. Англии. .	уголь	киль	9 ф. ст. 10/	11 фун. стер.
„ Бергена	сельди	ласть	—	—
„ Амстердама	кофе	центн.	—	—
„ „	желѣзо	„	—	—
„ „	краска	„	—	—
„ „	вино въ бочк.	„	—	—

1876.

П а р о х о д ы .

П а р у с н ы я с у д а .

отъ

до

отъ

до

20/ + 10⁰/₀

—

—

—

—

—

—

—

22/ 6 п. + 15⁰/₀

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

12/ 6 п. + 10⁰/₀

15 шил.

—

—

15/ + 15⁰/₀

—

—

—

50/ + 10⁰/₀

—

—

—

7 фун. стерл.

8 ф. стер.

9 ф. стер.

11 ф. стер.

—

—

10 флор. + 15⁰/₀

20 флор. — 15⁰/₀

съ 50 киллогр.
мар. 1,20 + 15⁰/₀

—

—

—

съ 50 киллогр.
мар. 0,70 + 15⁰/₀

—

—

—

—

—

—

—

съ 50 киллогр.
мар. 1,40 + 15⁰/₀

—

—

—

ФРАХТЫ ДО КЕНИГСБЕРГА.			18	
			П а р о х о д ы .	
			отъ	до
Изъ Лондона.	чай	тонна	15/ + 15 ⁰ / ₀	25/ + 15 ⁰ / ₀
„ „	перець	„	—	—
„ „	кофе	„	22/ 6 п.+15 ⁰ / ₀	25 + 15 ⁰ / ₀
„ „	рисъ	„	17/ 6 „ + „	—
„ „	масло	„	20/ — „	27/ 6 п.+15 ⁰ / ₀
„ Гууля	чугун. трубы	„	—	—
„ „	сталь квасцы	„	15 + 10 ⁰ / ₀	25/ + 10 ⁰ / ₀
„ „	сода	„	—	—
„ „	олово	„	—	—
„ „	shoddy	„	50/ + 10 ⁰ / ₀	60 — 10 ⁰ / ₀
„ Вост. бер. Англии .	уголь	киль	5 ф. стерл.	7 ф. стерл.
„ Бергена.	сельди	ласть	—	—
„ Амстердама	кофе	центн.	—	—
„ „	желѣзо	„	—	—
„ „	краска	„	—	—
„ „	вино въ бочк.	„	—	—

ФРАХТЫ ДО КЕНИГСБЕРГА.			18	
			П а р о х о д ы .	
			отъ	до
Изъ Глосестера и Ливерпуля	соль	тонна	—	—
„ Шотландіи	сельди	—	—	—
„ Ставангера	—	ласть	—	—
„ Дронтгейма	—	—	—	—
„ В. береговъ Англіи .	хлопокъ	тонна	—	—
„ „ „	машины	—	—	—
„ „ „	трубы	—	—	—
„ Роттердама и Антверпена	рельсы	—	—	—
„ Сетты и Терравек .	соль	—	—	—
Фрахты до Риги.				
Изъ Лондона	чай	тонна	20/ + 15%	25/ + 15%
„ „	перець	—	—	25/ „
„ „	кофе	—	—	25/ „
„ „	рисъ	—	—	15/ „
„ „	масло	—	—	20/ „

74.		1875.	
П а р у с н ы я с у д а.		П а р о х о д ы.	
отъ	до	отъ	до
8 шиллин.	10/ 6 п.	10/ 6 пени	—
2/ „	3/ —	—	—
15 фл.+15 ⁰ / ₀	—	—	—
14 „	—	—	—
—	—	25/ —	30/ —
—	—	20/	40/ —
—	—	15/ —	—
—	—	8/ —	10 —
—	—	—	—
—	—	20,+15 ⁰ / ₀	25/ + 15 ⁰ / ₀
—	—	—	25/ „
—	—	—	25/ „
—	—	—	15/ „
—	—	—	20 „

ФРАХТЫ ДО КЕНИГСБЕРГА.			18	
			П а р о х о д ы	
			отъ	до
Изъ Глосестера и Верпула	соль	тонна	7/ 6 п.	11/ —
„ Шотландіи	сельди	—	2/ „	3/ 6 п.
„ Ставангера	—	ласть	—	—
„ Дронтгейма	—	—	—	—
„ В. береговъ Англии .	хлопокъ	тонна	—	—
„ „ „	машины	—	—	—
„ „ „	трубы	—	—	—
„ Роттердама и Антверпена	рельсы	—	—	—
„ Сеты и Терравекии.	соль	—	15/ „	—
Фрахты до Риги.				
Изъ Лондона.	чай	тонна	—	—
„ „	перець	—	—	—
„ „	кофе	—	—	—
„ „	рисъ	—	—	—
„ „	масло	—	—	—

75.		1876.	
П а р у с н ы я с у д а .		П а р о х о д ы .	
отъ	до	отъ	до
8/ —	—	8/ —	10/ 6 п.
—	—	2/ —	3/ —
—	—	—	—
—	—	—	—
—	25 + 15 ⁰ / ₀	—	—
40/ + 10 ⁰ / ₀	—	—	—
—	—	—	—
9 франк.	10 франк.	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
20 + 15 ⁰ / ₀	25 + 15 ⁰ / ₀	—	—
—	25/ —	—	—
—	25/ —	—	—
—	15/ —	—	—
—	20/ —	—	—

ФРАХТЫ ДО КЕНИГСБЕРГА.			18	
			П а р о х о д ы .	
			отъ	до
Изъ Глоссестера и Ливерпуля	соль	тонна	—	—
„ Шотландіи	сельди	—	—	—
„ Ставангера	—	ласть	—	—
„ Дронтгейма	—	—	—	—
„ В. береговъ Англіи .	хлопокъ	тонна	—	—
„ „ „	машины	—	—	—
„ „ „	трубы	—	—	—
„ Роттердама и Антверпена	рельсы	—	—	—
„ Сеты и Терравекии.	еоль	—	—	—
Фрахты до Риги.				
Изъ Лондона	чай	тонна	20/ + 15 ⁰ / ₀	25/ + 15 ⁰ / ₀
„ „	перець	—	—	25/ + 15 ⁰ / ₀
„ „	кофе	—	—	25/ — „
„ „	рисъ	—	—	15/ — „
„ „	масло	—	—	20/ — „

77.		1878.			
Парусныя суда.		П а р о х о д ы.		Парусныя суда.	
отъ	до	отъ	до	отъ	до
6/ 9 п.	10/ п.				
1/ 9 „	2/ „				
—	—				
—	—				
—	—				
—	—				
—	—				
—	—				
—	—				
—	—				
—	—	20/ + 15%	25/ + 150/0		
—	—	—	25/ „		
—	—	—	25/ „		
—	—	—	15/ „		
—	—	—	20/ „		

ФРАХТЫ ДО РИГИ.			18	
			П а р о х о д ы .	
			отъ	до
Изъ Гуля	чугун. трубы	тонна	15/ + 15 ⁰ / ₀	25/+15 ⁰ / ₀
” ”	сталь квасцы сода	”	12/ 6 п.+15 ⁰ / ₀	15/ ”
” ”	олово	”	15/ —	20/ ”
” ”	shoddy	”	—	50/ ”
” В. береговъ Англии.	уголь	киль	—	—
” Бергена	сельди	ласть	—	—
” Амстердама	кофе	1000 киллог.	—	18 ¹ / ₄ флор.
” ”	желѣзо	”	12 флорин.	14 ”
” ”	краска	”	—	21 ¹ / ₄ ”
” ”	вино въ бочк.	”	20 флорин.	25 ”
” Глосестера и Ли- верпуля	соль	тонна	—	—
” Шотландіи	сельди	”	—	—
” Ставангера	”	ласть	—	—
” Вос. бер. Англии .	хлопокъ	тонна	20/ + 15 ⁰ / ₀	40/+15 ⁰ / ₀
” ” ” ”	машины	1000 киллог.	6/ —	40/ ”
” Роттердама и Ант- верпена	рельсы	”	10 франк.	12 фран.
” Теравеккіи	соль	ласть=180 п.	—	—

74.		1875.	
П а р у с н ы я с у д а .		П а р о х о д ы .	
отъ	до	отъ	до
—	—	15/ + 15 ⁰ / ₀	25/ + 15 ⁰ / ₀
—	—	12/ 6 п. + 15 ⁰ / ₀	15/ „
—	—	15/ + 15 ⁰ / ₀	20/ „
—	—	—	50 „
5 фун. стер. 10/	7 фун. стер. 5/	—	—
6 флор. + 15 ⁰ / ₀	10 флор. + 15 ⁰ / ₀	—	—
—	—	—	18 ¹ / ₂ флор.
—	—	12 марокъ	14 „
—	—	—	21 ¹ / ₄ „
—	—	20 марокъ	25 франк.
9/ 3 пени	11/ —	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	20/ + 15 ⁰ / ₀	40/ + 15 ⁰ / ₀
—	—	6/ + 15 ⁰ / ₀	40/ „
—	—	10 франк.	12 франк.
23 рубл.	—	—	—

ФРАХТЫ ДО РИГИ.			1875.	
			П а р у с н ы я с у д а .	
			ОТЪ	ДО
Изъ Гуллія	чугун. трубы	тонна	—	—
” ”	сталь квасцы сода	”	—	—
” ”	олово	”	—	—
” ”	sboddy	”	—	—
” В. береговъ Англїи.	уголь	киль	7 ф. стерл.	7 ф. ст. 17 ¹ / ₂ /
” Бергена	сельди	ласть	8 фл.+15 ⁰ / ₀	18 фл.+15 ⁰ / ₀
” Амстердама	кофе	1000 киллог.	—	—
” ”	желѣзо	”	—	—
” ”	краска	”	—	—
” ”	вино въ боч.	”	—	—
” Глосестера и Ли- верпуля	соль	тонна	9/ —	11/ —
” Шотландїи	сельди	”	—	—
” Ставангера	”	ласть	—	—
” Вос. бер. Англїи	хлопокъ	тонна	—	—
” ” ” ”	машины	1000 киллог.	—	—
” Роттердама и Ант- верпена	рельсы	”	—	—
” Терравекии	соль	ласть=180 п.	20 рублей	—

1876.

П а р о х о д ы .		П а р у с н ы я с у д а .	
отъ	до	отъ	до
15/ + 15 ^o / _o	25/ ш.	—	—
12/ 6 п.	15/ —	—	—
15/ —	20/ —	—	—
—	50/ —	—	—
—	—	5 ф. ст. 10/ш.	7 ф. ст. 5 ш.
—	—	—	—
—	18 ¹ / ₄ флор.	—	—
12 флорин.	14 „	—	—
—	21 ¹ / ₄ „	—	—
29 франк.	25 франк.	—	—
—	—	9/ —	10/ 6 п.
—	—	—	—
—	—	—	—
20/ + 15 ^o / _o	40/ + 15 ^o / _o	—	—
6/ —	40/ —	—	—
10 франк.	12 франк.	—	—
—	—	17 рублей	—

1875.

ФРАХТЫ ДО РИГИ.

Парусныя суда.

отъ

до

Изъ Гуля	чугун. трубы.	тонна	15/ + 150/0	25/ + 150/0
„ „	сталь квасцы сода	„	12/ 6 пени	15/ „
„ „	олово	„	15/ —	20/ „
„ „	shoddy	„	—	50/ — „
„ В. береговъ Англии.	уголь	киль	—	—
„ Бергена	сельди	ласть	—	—
„ Амстердама	кофе	1000 киллог.	—	18 ¹ / ₄ флор.
„ „	жельзо	„	12 флорин.	14 „
„ „	краска	„	—	21 ¹ / ₄ „
„ „	вино въ бочк.	„	20 франк.	25 франк.
„ Глосестера и Ливерпуля	соль	тонна	—	—
„ Шотландіи	сельди	„	—	—
„ Ставангера	„	ласть	—	—
„ Вос. бер. Англии	хлопокъ	тонна	20/ + 150/0	40/ + 150/0
„ „ „ „	машины	1000 киллог.	6/ „	40/ „
„ Роттердама и Антверпена	рельсы	„	10 франк.	12 франк.
„ Теравеккии	соль	ласть=180 п.	—	—

77.		1878.			
Парусныя суда.		П а р о х о д н ы .		Парусныя суда.	
отъ	до	отъ	до	отъ	до
—	—	15/ + 15 ⁰ / ₀	25/ + 15 ⁰ / ₀		
—	—	12/ 6 п. „	15/ „		
—	—	15/ „	20 „		
—	—	—	50/ „		
5 ф. ст. 10 ш.	7 ф. стерл.	—	—	5 ф. стерл.	7 ф. ст. 7 ¹ / ₂ ш.
—	—	—	—	—	—
—	—	—	18 ¹ / ₂ флор.	—	—
—	—	12 флорин.	14 „	—	—
—	—	—	21 ¹ / ₄ „	—	—
—	—	20 франк.	25 франк.	—	—
9/ 6 п.	11/ —	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
14 фл. 15 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—
—	—	20/ + 15 ⁰ / ₀	40/ + 15 ⁰ / ₀	—	—
—	—	6' -	40/ „	—	—
—	—	10 франк.	12 франк.	—	—
17 рублей	—	—	—	—	—

Товарные склады города Риги.

Складочное Свидѣтельство № _____

Выдано _____ дня 188 _____ вѣ въ приемѣ на храненіе въ складѣ № _____, въ амбарѣ № _____ за счетъ или по приказу господина _____ въ городѣ _____

Слѣдующаго товара:

Число мѣсть.	Названіе упаковки (мѣшки, бочки и т. д.)	Марки.	№	В ѣ с о м ѣ.	Обозначеніе товара.

Выше означенный товаръ сданъ на храненіе на основаніи правилъ складовъ и высоч. утв. _____ дня 1880 г. устава общ., застрахованъ отъ огня на сумму руб. _____ плата за приемъ, полежалое, храненіе и проч. слѣдуетъ съ _____ дня 188 _____ г.

Рига, _____ дня 188 _____

Директоръ _____

Бухгалтеръ _____

По залоговому свидѣтельству, принадлежащему къ сему складочному свидѣтельству, товаръ заложенъ въ суммѣ _____ руб. (_____)

Срокъ уплаты _____

Первая передаточная надпись на залоговомъ свидѣтельствѣ записана въ книгахъ товарныхъ складовъ.

Директоръ.

Товарные склады города Риги.

Залоговое Свидѣтельство.

Выдано _____ руб., срокъ уплаты _____ дня 188 _____ г. Сумма, означенная на оборотѣ въ первой передаточной надписи, выдана подѣ залогъ слѣдующихъ товаровъ, по складочному свидѣтельству за № _____ на имя _____ или по его приказу.

Число мѣсть.	Упаковка.	Марки.	№	В ѣ с о м ѣ.	Обозначеніе товара.

Выше означенный товаръ сданъ на храненіе на основаніи правилъ складовъ и выс. утв. _____ дня 188 _____ г., устава общества, застрахованъ отъ огня въ суммѣ руб. _____ Плата за приемъ, полежалое, храненіе и проч. слѣдуетъ съ _____ года. Товаръ заложенъ по сему залоговому свидѣтельству, и первая передаточная надпись записана въ книгахъ товарныхъ складовъ.

Рига, _____ 188 _____

Директоръ _____

Бухгалтеръ _____

Къ складочному свидѣтельству за № _____

Передаточныя надписи.

Передается приказу _____

Рига, _____ 188 ____ г.

(Подпись).

Первая передаточная надпись.

Передаю сіе залоговое свидѣтельство приказу

госп _____ въ городѣ _____

за сумму _____

срокомъ по _____ 188 ____ г.

Рига, _____ 188 ____ г.

(Подпись).

Сія первая передаточная надпись, согласно уставу, записана въ книгахъ общества товарныхъ складовъ.

Рига, _____ 188 ____ г.

Директоръ _____

Французскіе законы о товарныхъ складахъ и вараантахъ.

Законъ 28 Мая 1858 года.

Ст. 1. Товарные склады (Magazins généraux) принимаютъ сырые матеріалы, товары и обработанныя издѣлія отъ купцовъ и производителей. Они учреждаются, по выслушаніи мнѣнія торговыхъ палатъ или совѣщательныхъ палатъ искусствъ и мануфактуръ, съ разрѣшенія правительства и подъ надзоромъ послѣдняго.

Складывающимъ упомянутые предметы выдаются квитанціи (récépissés) съ означеніемъ имени, занятій, мѣсто-пребыванія складчиковъ, рода сложеннаго товара и данныхъ, по коимъ можно судить о тождественности товара и его цѣнности.

Примѣчаніе. Въ противоположность порядкамъ, существующимъ въ Англіи, французскій законъ требуетъ для устройства складовъ разрѣшенія правительства. Гейне полагаетъ, что правительственный надзоръ за складами требуется интересами и лицъ, складывающихъ товаръ, и ихъ

кредиторовъ. Этотъ надзоръ едва-ли можетъ доставить существенную пользу. Изъ ст. 1 слѣдуетъ также, что оцѣнки товара особыми цѣновщиками не требуется. Товаръ или имѣеть рыночную цѣну — и тогда оцѣнка не нужна, или же не имѣеть рыночной цѣны, или же подлежить порчѣ — тогда оцѣнка, сдѣланная при внесеніи товара въ складъ, ни къ чему не служитъ, а цѣнность товара опредѣляется при продажѣ. Размѣръ ссуды долженъ быть всегда гораздо ниже цѣнности товара и можетъ быть опредѣленъ по роду, качеству и вѣсу товара.

Ст. 2. Къ квитанціи присоединяется варрантъ одинаковаго съ нею содержанія.

Ст. 3. Квитанціи и варранты могутъ быть переуступаемы оба вмѣстѣ или каждый отдѣльно.

Ст. 4. Надписаніе на варрантѣ, отдѣленномъ отъ квитанціи, предоставляетъ залоговое право на товаръ лицу, которому варрантъ переуступленъ. Надпись на квитанціи предоставляетъ приобрѣтателю оной право располагать товаромъ подъ условіемъ уплаты долга, обезпеченнаго уступкою варранта (если сей послѣдній не переданъ вмѣстѣ съ квитанціею) или, погашенія сего долга изъ суммы, вырученной продажею товара.

Ст. 5. На квитанціяхъ и варрантахъ надписаніе дѣлается съ обозначеніемъ числа. Надписаніе на варрантѣ,

отдѣленномъ отъ квитанціи, должно заключать въ себѣ обозначеніе капитала и процентовъ по обеспеченной ссудѣ, срокъ платежа, имя, родъ занятій и мѣстопробываніе кредитора.

Первое лицо, которому переуступленъ варрантъ, должно внести сдѣланную надпись въ реестръ склада съ текстомъ, которымъ она сопровождается. О запискѣ сей дѣлается отмѣтка на варрантѣ.

Примѣчаніе. Если складчикъ только закладываетъ товаръ, то онъ передаетъ одинъ лишь варрантъ по надписанію; если складчикъ продаетъ незаложенный товаръ, то онъ передаетъ по надписанію и квитанцію и варрантъ; если же складчикъ продаетъ заложенный товаръ, то онъ передаетъ по надписанію одну квитанцію. Если число переуступки не выставлено при надписаніи на квитанціи, то въ случаѣ спора о правѣ на товаръ предполагается, что надписаніе содержитъ въ себѣ только приказъ или порученіе, а не переуступку права собственности.

Другія послѣдствія имѣютъ мѣсто если нѣтъ числа при надписаніи, сдѣланномъ на варрантѣ. *Варрантъ безъ надписанія не имѣетъ никакого значенія.* Первое надписаніе удостоверяетъ сдѣлку о залогѣ товара. Этимъ варрантъ отличается отъ векселя. Если при залогѣ не были соблюдены требуемыя формальности, то кредиторъ теряетъ пре-

имущественное право на удовлетвореніе по варранту, и въ случаѣ конкурса является простымъ, но не привилегированнымъ кредиторомъ. Заявка въ складѣ переуступки квитанціи не требуется, но первая переуступка варранта по надписанію должна быть засвидѣтельствована, затѣмъ варрантъ обращается какъ вексель.

Ст. 6. Владѣлецъ квитанціи, отдѣленной отъ варранта, можетъ уплатить обеспеченную варрантомъ ссуду до срока. Если владѣлецъ варранта неизвѣстенъ, или если онъ извѣстенъ, но не согласился съ должникомъ на счетъ условій уплаты до срока, то ссуда вмѣстѣ съ процентами, причитающимися до срока, можетъ быть внесена въ администраціи складовъ, которая отвѣчаетъ за эту сумму и освобождаетъ товаръ отъ залога.

Примѣчаніе. Владѣльцу товара можетъ представиться случай выгодной продажи. Если владѣлецъ варранта ему извѣстенъ, то товароозяинъ имѣетъ право уплатить свой долгъ и проценты по день выкупа варранта, съ добавленіемъ процентовъ за дальнѣйшіе 10 дней, въ видѣ вознагражденія кредитору за неожиданное полученіе платежа до срока. Если же владѣлецъ варранта неизвѣстенъ, то для полученія товара, ссуда съ процентами, причитающимися до срока, должна быть внесена товароозяиномъ въ управленіе товарными складами.

Ст. 7. Въ случаѣ неуплаты въ срокъ, владѣлецъ варранта, отдѣленнаго отъ квитанціи, можетъ черезъ во-

семь дней послѣ протеста, не прибѣгая къ какой-либо юридической формальности приступить къ оптовой публичной аукціонной продажѣ заложеннаго товара, въ порядкѣ и съ участіа должностныхъ лицъ, на основаніи закона 28 мая 1858 года.

Первоначальный надписатель на варрантъ, уплатившій ссуду, можетъ, по указанному порядку, продать товаръ черезъ восемь дней послѣ срока, назначеннаго для уплаты ссуды, не предувѣдомляя владѣльца квитанціи.

Ст. 8. Кредиторъ, выдавшій ссуду, удовлетворяется преимущественно предъ всѣми другими кредиторами изъ цѣны, вырученной за товаръ, за вычетомъ: 1) косвенныхъ налоговъ, падающихъ на товаръ: заставнаго сбора (*ostroi*) и таможенныхъ пошлинъ; 2) расходовъ по складу, храненію и продажѣ товаровъ.

Если владѣлецъ квитанціи не явится къ продажѣ товара, то сумма, вырученная сверхъ того, что слѣдуетъ уплатить предъявителю варранта, остается на отвѣтственности управленія складомъ, какъ сказано въ въ ст. 6-й.

Примѣчаніе. Для продажи товара не требуется ни постановленія судебного мѣста, ни помѣты предсѣдателя суда, удостоверяющей о соблюденіи формальностей, предписанныхъ закономъ. Это большой шагъ впередъ, сдѣлан-

ный закономъ 1858 г. Протестъ варранта необходимъ для сохраненія не залоговаго, а вексельнаго права. Ст. 8 содержитъ въ себѣ смягченіе строгаго таможеннаго законодательства, обращая взысканіе пошлинъ на выручку отъ продажи товара и не распространяя этого взысканія, въ данномъ случаѣ, на всю движимость товаровладѣльца.

Ст. 9. Предъявитель варранта можетъ обратить взысканіе на заемщика и надписателей лишь по продажѣ товара и въ случаѣ, если бы долгъ не былъ пополненъ.

Сроки по ст. 165 торговаго свода, и право на искъ противъ надписателей, начинаются со дня продажи товара.

Владѣлецъ варранта утрачиваетъ право иска противъ надписателей, если онъ не распорядился на счетъ продажи товара въ теченіи мѣсяца со дня протеста.

Примѣчаніе. Взысканіе по варранту падаетъ прежде всего на заложенный товаръ, а потомъ на надписателей по варранту, отвѣтственность которыхъ прекращается, если варрантъ не будетъ протестованъ, или если товаръ не будетъ проданъ въ мѣсячный срокъ отъ протеста варранта. Пропускъ сроковъ и протеста не освобождаетъ только отъ отвѣтственности перваго должника по варранту. Послѣдній владѣлецъ квитанціи не отвѣчаетъ лично

въ случаѣ недостаточной выручки отъ продажи товара, такъ какъ онъ принялъ на себя обязанность или уплатить ссуду по варранту, или предоставить въ уплату оной сумму, за которую товаръ будетъ проданъ.

Ст. 10. Владѣльцы квитанцій и варрантовъ имѣютъ, въ случаѣ несчастія, постигшаго товары, право на сумму, причитающуюся за убытки отъ страховой компаніи.

Ст. 11. Кредитныя учрежденія могутъ принимать варранты, какъ векселя, требуя одною подписью менѣе, чѣмъ положено въ ихъ уставахъ.

Ст. 12. Утратившій квитанцію можетъ просить о выдачѣ дубликата и по опредѣленію суда получаетъ таковой, если докажетъ свое право собственности и представить поручительство; утратившій варрантъ можетъ получить дубликатъ, по обеспеченіи уплаты кредитованной суммы.

Примѣчаніе. Учетъ варрантовъ банкомъ Франціи и національною учетною конторою производится слѣдующимъ образомъ. Банки имѣютъ своихъ агентовъ при товарныхъ складахъ. Эти лица, знакомыя съ товарнымъ рынкомъ, опредѣляютъ цѣну товара, руководствуясь таблицею, составленною по соглашенію между банковымъ управленіемъ и управленіемъ складами. По соглашенію между складчикомъ и банковымъ агентомъ, первый дѣлаетъ на варрантѣ

надписаніе, которое записывается въ реестрѣ склада, и получаетъ подъ учетъ варранта цѣну товара, со скидкой отъ 10 до 30⁰/о, или же подъ обезпеченіе варранта получаетъ кредитъ по текущему счету. Кредитъ дается на 3 мѣсяца, но можетъ быть продолженъ.

Объ аукціонной продажѣ товаровъ оптомъ.

Ст. 1. Оптовая продажа товаровъ, поименованныхъ въ прилагаемомъ при семъ спискѣ, по желанію товаровладельца, можетъ быть произведена съ аукціона черезъ посредство маклера, причемъ не требуется никакого дальнѣйшаго разрѣшенія со стороны коммерческаго суда.

Въ спискѣ товаровъ могутъ быть сдѣланы измѣненія въ общемъ его составѣ или спеціально для одного или нѣсколькихъ городовъ, приказомъ министерства по соглашенію съ торговыми палатами.

Ст. 2. Маклера того города, гдѣ есть коммерческій судъ, имѣютъ право разрѣшаемую симъ закономъ аукціонную продажу назначать во всякомъ мѣстѣ, въ районѣ этого коммерческаго суда и гдѣ нѣтъ маклеровъ. При этомъ они руководствуются постановленіями закона

22 плювіоза 7 года относительно продажи съ аукціона мебели.

Ст. 3. Размѣръ куртажа опредѣляется министромъ сельскаго хозяйства, торговли и общественныхъ работъ по соглашенію съ торговой палатой и съ коммерческимъ судомъ; ни въ какомъ случаѣ размѣръ куртажа не долженъ превышать норму, установленную по обоюдному соглашенію при продажѣ подобныхъ товаровъ.

Ст. 4. За совершеніе акта о таковой публичной продажѣ взимается 10 сант. за каждые 100 франковъ.

Ст. 5. Споры, возникающіе отъ подобной продажи и относящіеся до нея разбираются коммерческимъ судомъ.

Ст. 6. Продажа производится въ особыхъ, спеціально для этой цѣли назначенныхъ помѣщеніяхъ; помѣщенія эти избираются по соглашенію съ торговой палатой и коммерческимъ судомъ.

Списокъ товаровъ, которые могутъ быть продаваемы оптомъ съ аукціона.

I. Иностранные товары.

Предметы потребленія, всякаго рода съѣстные припасы.

Сырье для фабричнаго производства и всѣ произведе-
нія, предназначаемыя къ обратному вывозу за границу.

II. ТОВАРЫ ВНУТРЕННЯГО ПРОИЗВОДСТВА.

Хлѣбъ въ зернѣ и мука.

Овощи и фрукты сухіе.

Воскъ и медъ.

Сахаръ-сырецъ.

Шерсть.

Лень и пенька.

Шелкъ.

Красильныя вещества.

Масла.

Вино и спиртъ.

Мыло.

Химическіе матеріалы.

Кожы.

Волосъ и щетина.

Сало и стеаринъ.

Уголь каменный и коксъ.

Дрова, лѣсъ и строительные матеріалы.

Металлы не въ дѣлѣ.

**Дополнительныя правила 12-го мая 1859 года къ закону
28-го мая 1858 года.**

Г Л А В А I.

*Общія постановленія относительно товарныхъ складовъ и
аукціонныхъ залъ.*

Ст. 1 содержитъ постановленія о томъ, какъ и кѣмъ выдается концессія.

Ст. 2. Лицо, испрашивающее разрѣшеніе на содержаніе товарныхъ складовъ или аукціонной залы, должно представить доказательства, что въ его распоряженіи дѣйствительно имѣются надлежащія средства, необходимыя на столь важное предпріятіе.

Управляющіе товарными складами или аукціонною залю обязаны внести залогъ, сумма котораго должна быть обозначена въ ихъ свидѣтельствѣ о данномъ имъ разрѣшеніи; сумма эта опредѣляется по соображенію съ денежною отвѣтственностью, принимаемою на себя этими ли-

цами. Залогъ вносится въ мѣстное казначейство наличными деньгами или французскими процентными бумагами.

Ст. 3. Собственники и управляющіе отвѣчаютъ за безопасность и сохранность довѣренныхъ имъ товаровъ, за исключеніемъ убыли, проистекающей отъ свойствъ самого товара.

Ст. 4. Управляющимъ товарными складами или аукціонными залами, запрещается участвовать, какъ за собственный, такъ и за чужой счетъ въ сдѣлкахъ или спекуляціяхъ, предметомъ которыхъ служатъ сіи товары.

Разрѣшается имъ производить очистку товаровъ отъ таможенныхъ пошлинъ, отъ акциза, выгрузку и нагрузку оныхъ, дальнѣйшую ихъ отправку, зафрахтованіе и другія посредническія комиссіи между капитанами и товаровладѣльцами и тому подобныя манипуляціи, не вторгаясь въ кругъ установленныхъ закономъ правъ и дѣятельности маклеровъ.

Равнымъ образомъ разрѣшается имъ застраховывать довѣренные имъ товары, по порученію владѣльцевъ.

Ст. 5. Воспрещается управляющимъ непосредственно или черезъ посредство третьихъ лицъ, ни вообще подъ какимъ бы то ни было видомъ, вступать съ транспортными учрежденіями въ особыя сдѣлки, если онѣ не разрѣшены одновременно всѣмъ остальнымъ обществамъ товарныхъ складовъ.

Съ своей стороны уставъ и правила складовъ (ст. 9) должны обеспечивать вполне равныя условія всѣмъ транспортнымъ учрежденіямъ въ сношеніяхъ ихъ съ складами.

Ст. 6. Управляющіе складами и аукціонными залами обязаны принимать товары отъ всякаго желающаго, безъ малѣйшаго лицепріятія, на точномъ основаніи закона 28 мая 1858 г.

Ст. 7. Товарные склады и аукціонныя залы подлежатъ установленному полицейскому надзору.

Ст. 8. Тарифъ, опредѣляющій плату за храненіе и выдачу товаровъ, за пользованіе аукціонной залой и вообще за всякія услуги публикѣ, долженъ быть отпечатанъ и до открытія складовъ представляется на утвержденіе префекта и подлежащихъ властей. Измѣненія въ тарифѣ публикуются въ газетахъ, по предварительномъ утвержденіи ихъ тѣмъ же порядкомъ.

Если статьи тарифа повышаются, то онѣ вступаютъ въ силу черезъ три мѣсяца по публикаціи.

Плата взимается со всѣхъ равномѣрно и особыя льготы отдѣльнымъ лицамъ или учрежденіямъ не допускаются.

Ст. 9. Товарные склады должны имѣть свой регламентъ, который утверждается и публикуется во всеобщее свѣдѣніе вышеозначеннымъ порядкомъ.

Ст. 10. Законъ, особыя къ нему постановленія, тарифъ и спеціальныя регламенты вывѣшиваются у глав-

ныхъ входныхъ дверей складовъ и на видномъ мѣстѣ въ каждомъ амбарѣ.

Ст. 11. Въ случаѣ неисполненія правилъ или превышенія власти со стороны управления складами, сопряженныхъ съ ущербомъ для торговли, концессія можетъ быть отобрана и склады закрываются.

Ст. 12. О передачѣ складовъ и аукціонныхъ залъ другому лицу испрашивается разрѣшеніе у министра сельскаго хозяйства, торговли и общественныхъ работъ, причемъ въ прошеніи должно быть обозначено имя этого лица.

Г л а в а П.

Спеціальныя постановленія о товарныхъ складахъ, складочныхъ свидетельствахъ и варрантахъ.

Ст. 13. Складочныя свидетельства и варранты вырѣзываются изъ книги съ талонами.

Ст. 14. Если маклеръ приглашается произвести оцѣнку товару, то онъ получаетъ за свой трудъ лишь ту плату, какая утверждена для каждого города министромъ сельскаго хозяйства, торговли и общественныхъ работъ, по представленію коммерческаго суда.

Ст. 15. По требованію владѣльца складочнаго свидетельства, если онъ вмѣстѣ съ тѣмъ предъявляетъ и подлежащій варрантъ, сложенный въ складахъ товаръ раздѣляется на столько частей, сколько онъ укажетъ, и пер-

воначально выданный документъ замѣняется равнымъ числомъ складочныхъ свидѣтельствъ и варрантовъ.

Ст. 16. Каждое лицо, по приобрѣтеніи складочнаго свидѣтельства или варранта, въ правѣ потребовать, чтобы сдѣланная въ его пользу передаточная надпись была занесена въ книгу талоновъ, изъ которой были вырѣзаны документы, причемъ указываетъ свое мѣстожителство.

Ст. 17. Управление товарнымъ складомъ обязано во всякое время, по требованію владѣльца складочнаго свидѣтельства или варранта, принять уплату лежащаго на товарѣ аванса и платежей за храненіе и проч. Въ роспискѣ должны быть обозначены номера складочнаго свидѣтельства и варранта.

Ст. 18. При предъявленіи протестованнаго варранта управление товарныхъ складовъ обязано сообщить всѣ необходимыя свѣдѣнія тому маклеру, которому собственникъ варранта поручаетъ продажу товара. Управление выдаетъ товаръ покупателю лишь на основаніи протокола о состоявшейся продажѣ и при соблюденіи слѣдующихъ условій:

1) По уплатѣ всѣхъ пошлинъ, платежей за храненіе и проч., равно той суммы, которая была выдана авансомъ по варранту.

2) По внесеніи излишка, если таковой имѣется, причитающагося владѣльцу складочнаго свидѣтельства.

Ст. 19. Кромѣ талонныхъ книгъ, изъ которыхъ вырѣзываются складочныя свидѣтельства и варранты, управ-

леніе складовъ должно имѣть еще одну талонную книгу для записи всѣхъ получаемыхъ имъ платежей.

Г л а в а III.

Спеціальныя постановленія о продажѣ товаровъ съ аукціона оттомъ.

Ст. 20. Продажа съ аукціона производится на биржѣ или въ особыхъ, для того назначенныхъ помѣщеніяхъ, согласно вышеизложеннымъ правиламъ. Маклеръ обязанъ произвести продажу на мѣстѣ нахождения товара, если перенесеніе ихъ въ другое помѣщеніе сопряжено съ ущербомъ для продавца и если въ то же время продажа можетъ состояться не иначе, какъ при предъявленіи самого товара.

Ст. 21. Объявленіе о мѣстѣ, днѣ, часѣ и условіяхъ продажи, о качествѣ и количествѣ товара должно быть отпечатано по крайней мѣрѣ за два дня до продажи въ одной изъ мѣстныхъ газетъ, въ которой печатаются судебныя объявленія, и кромѣ того, должно быть вывѣшено на биржѣ, у дверей того помѣщенія, гдѣ будетъ произведена продажа, и у дверей склада, гдѣ сложенъ товаръ.

По крайней мѣрѣ за два дня до производства продажи публика допускается къ осмотру товара, причемъ выдаются и образчики, и вообще допускаются всякія облегченія въ видахъ правильной оцѣнки товара.

Ст. 22. Ранѣе производства продажи составляется и печатается списокъ товаровъ назначенныхъ къ аукціону. Этотъ списокъ скрѣпляется подписью маклера, производящаго продажу. Списокъ выдается всѣмъ желающимъ получить его.

Ст. 23. Въ списокѣ должны быть обозначены: марки, номера, качество и количество каждаго товара, помѣщеніе, гдѣ онъ сложенъ, дни и часы, когда допускается осмотръ его, наконецъ число, день и часъ самой продажи.

Кромѣ того списокъ долженъ содержать слѣдующія данныя: срокъ сдачи товара, условія, уплаты, отмѣтки о порчѣ, аваріяхъ, а равно и условіе между продавцемъ и покупателемъ.

Ст. 24. Какъ только состоялась продажа какой либо партіи товара, маклеръ вноситъ въ списокъ имя и мѣсто жительства покупателя, равно и цѣну, по которой, состоялась продажа.

Ст. 25. Отдѣльныя поступающія въ продажу партіи товара должны быть стоимостью не менѣе 500 франковъ на основаніи приблизительной оцѣнки по среднимъ цѣнамъ.

Эта минимальная сумма можетъ быть понижена или повышена на основаніи указа министра сельскаго хозяйства, торговли и общественныхъ работъ по соглашенію съ торговыми палатами.

Ст. 26. Аукціонъ производится маклеромъ, которому владѣлецъ товара поручаетъ продажу товара.

Маклеръ составляетъ протоколъ о каждомъ аукціонѣ и записываетъ его въ книгу, скрѣпленную установленнымъ образомъ.

Ст. 27. Въ случаѣ если купившій съ аукціона товаръ не внесетъ условленную плату въ опредѣленный срокъ, то товаръ вновь продается съ аукціона за его счетъ и рискъ, три дня спустя послѣ того, какъ ему было предъявлено требованіе объ уплатѣ. Для сего не требуется разрѣшенія коммерческаго суда.

УСТАВЪ
РИЖСКАГО ОБЩЕСТВА
ДЛЯ ВЫДАЧИ ВАРРАНТОВЪ.

**I. Цѣль учрежденія и капиталъ
общества.**

§ 1. Общество учреждается:

1) Для приѣма на храненіе всякаго рода товаровъ и грузовъ, не подверженныхъ скорой порчѣ, и для устройства и отдачи въ наймы складочныхъ подъ оныя помѣщеній.

2) Для выдачи въ приѣмъ такихъ товаровъ и грузовъ особыхъ свидѣтельствъ, по

коимъ оныя могли бы быть продаваемы и закладываемы; и

[3) Для продажи принятыхъ товаровъ и грузовъ, по порученію и за счетъ ихъ владельцев].

Слѣдуетъ исключить.

Примѣчаніе. Учредитель общества есть рижскій биржевой комитетъ.

II. Операциі общества.

§ 11. Общество учреждаетъ склады въ г. Ригѣ и, по мѣрѣ надобности, въ другихъ городахъ Имперіи.

§ 12. Для учрежденія складовъ обществу предоставляется покупать строенія и пустопорожнія мѣста, возводить новыя строенія и нанимать удобныя для устройства ам-

баровъ и кладовыхъ помѣщенія, съ соблюденіемъ установленныхъ правилъ и уплатою слѣдующихъ пошлинъ и сборовъ.

§ 13. На покупку земельныхъ участковъ (§ 12) и на возведеніе и устройство амбаровъ общество можетъ употребить не болѣе четырехъ пятыхъ внесеннаго по акціямъ капитала. Остальная часть сего капитала должна быть обращена въ процентныя бумаги, а именно: въ закладные листы лифляндскаго, эстляндскаго или курляндскаго дворянскихъ кредитныхъ обществъ или въ таковыя же листы рижскаго городскаго кредитнаго общества домовладѣльцевъ или же въ пользующіяся гарантіею

правительства акціи и облигаціи, или же помѣщаема въ мѣстныхъ банковыя учрежденія для приращенія процентами. [Означенная часть складочнаго капитала общества употребляется на операцію по выдачѣ варрантовъ].

Слѣдуетъ исключить.

§ 14. Сроки хранения товаровъ, а также отдачи въ наймы складочныхъ помѣщеній устанавливаются по соглашенію управленія общества съ хозяевами товаровъ. Платежи за хранение и страхованіе отъ огня товаровъ, а также за наемъ складочныхъ помѣщеній взимаются по таксѣ, устанавливаемой правленіемъ общества. Такса печатается въ одной изъ мѣстныхъ газетъ и въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» и,

кромѣ того, выставляется на видномъ мѣстѣ въ помѣщеніяхъ и складахъ общества.

Цѣны, означенныя въ таксѣ, могутъ быть измѣняемы, смотря по обстоятельствамъ, но такое измѣненіе не можетъ быть примѣняемо къ помѣ-

щеніямъ, уже отданнымъ въ наймы, равно къ товарамъ,

Слѣдуетъ прибавить въ

уже сданнымъ для храненія въпредъ до истеченія услов-
ленныхъ сроковъ.

концѣ:

Повышенія въ тарифѣ

вступаютъ въ силу черезъ три мѣсяца по публикаціи.

§ 15. Общество принимаетъ на себя порученіе по застрахованію отъ огня передаваемыхъ ему на хранение товаровъ въ учрежденныхъ для такового страхованія обществахъ.

§ 16. Неочищенные пош-
линою товары общество мо-

§ 16. Неочищенные по-
шлиною товары общество

жетъ принимать на хране- можетъ принимать на хра-
нѣ лишь съ разрѣшенія та- нѣнѣ въ особомъ складѣ,
моженнаго вѣдомства. Тако- входныя и выходныя двери
вые товары должны нахо- котораго охраняются тамо-
ходиться подъ замкомъ Та- женной стражей; чины та-
можни. моженнаго вѣдомства во вся-

Въ отношеніи такихъ то- кое время имѣютъ доступъ
варовъ, которые подлежатъ въ этотъ складъ для произ-
акцизу, какъ то: крѣпкихъ водства осмотра товаровъ и
напитковъ и табаку, обще- ревизій. По поступленіи этихъ
ство подчиняется постановле- товаровъ въ складъ, тамо-
ніямъ и надзору акцизнаго женное вѣдомство сообщаетъ,
управленія.

какія пошлины и прочіе пла-
тежи наложены на товаръ,
въ каковой суммѣ товарные
склады отвѣчаютъ всѣмъ
своимъ имуществомъ. Если
товаръ изъ склада отправ-
ляется обратно за таможен-
ную черту или далѣе тран-
зитомъ, то таможенные по-
шлины не взимаются. Если
товары изъ склада поступа-

ють въ продажю, то пред-
варительно уплачиваются
установленныя таможен-
ныя пошлины и прочіе пла-
тежи подлежащимъ чинамъ
таможеннаго вѣдомства.

Тѣ же правила примѣня-
ются въ отношеніи това-
ровъ, которые подлежатъ ак-
цизу, какъ-то: крѣпкихъ на-
питковъ и табаку, подъ
надзоромъ акцизнаго управ-
ленія.

§ 17. При передачѣ това-
ра обществу, товароозяинъ
долженъ представить свидѣ-
тельство отъ цѣховъ браков-
щиковъ, мѣрильщиковъ, или
лиггеровъ, въ случаѣ, если
таковыя свидѣтельства у не-
го уже имѣются, или же на-
ходящіеся въ рукахъ его ко-

носаменты, накладныя свидѣтельства и т. п.

Въ случаѣ требованія общества товароозяинъ обязанъ представить доказательство о принадлежности ему товара или же надлежащую довѣренность владѣльца товара.

§ 18. При принятіи товара общество должно привести въ точную извѣстность качество и количество онаго чрезъ опредѣленныхъ для сего экспертовъ, а затѣмъ хранить товаръ въ соответственныхъ и надлежащихъ замкнутыхъ помѣщеніяхъ.

§ 19. По принятіи товара, общество выдаетъ товароозяину складочное свидѣтельство (варрантъ) къ кото-

Слово «варрантъ» слѣдуетъ исключить.

рому присоединяется залоговое свидѣтельство. Оба документа составляютъ одно цѣлое, но могутъ быть отдѣлены другъ отъ друга. Складочное свидѣтельство, а равно какъ и залоговое должны содержать въ себѣ: 1) названіе общества [*и количество дѣйствительно собраннаго складочнаго его капитала*]; 2) мѣсто, въ коемъ выданы свидѣтельства; 3) текущій номеръ, который долженъ быть одинаковый съ № на корешкѣ, отъ коего отрѣзываются свидѣтельства и на которомъ должно быть прописано все то, что означено въ самихъ свидѣтельствахъ; 4) годъ, мѣсяцъ и число приѣма товара; 5) родъ, наименованіе и, буде можно главнѣйшія ка-

Слѣдуетъ исключить.

чества товара, съ означеніемъ особыхъ на немъ знаковъ, если таковые на немъ имѣются; 6) число мѣстъ или партий; 7) вѣсъ или мѣра, или количество предметовъ; 8) званіи, имя отчество и фамилія хозяина товара; 9) въ какой складъ принять товаръ на храненіе; [10) срокъ, въ который товаръ долженъ быть взятъ хозяиномъ обратно; 11) слѣдующая обществу плата, съ показаніемъ, внесена ли она сполна или частію, или вовсе не внесена] и 12) свѣдѣніе о томъ, оплаченъ ли товаръ пошлиною или нѣтъ, если товаръ заграничный.

Слѣдуетъ исключить.

12) Свѣдѣніе о размѣрѣ наложенныхъ на товаръ таможенныхъ пошлинъ, если товаръ находится въ складахъ для неочищенныхъ пошлиною товаровъ.

На оборотѣ свидетельства должны быть напечатаны §§

устава, относящіяся до порядка передачи сихъ документовъ въ другія руки, залога ихъ и возобновленія въ случаѣ утраты.

Примѣчаніе. Свидѣтельства должны имѣть не менѣе двухъ подписей.

Примѣчаніе 2. Свидѣтельства выдаются на бумагѣ сѣраго цвѣта, если товаръ не подлежитъ оплатѣ таможенною пошлиною, и на бумагѣ свѣтло-зеленаго цвѣта, если товаръ сложенъ въ складахъ для не очищенныхъ пошлиною товаровъ.

§ 20. Означенныя складочное и залоговое свидѣтельство могутъ быть уступаемы другимъ лицамъ по передаточной надписи вмѣстѣ

или отдѣльно, съ означеніемъ дня таковой передачи.

Когда залоговое свидѣтельство передается отдѣльно отъ складочнаго, то, кромѣ имени и званія лица, коему оно передается, и времени передачи, надлежитъ надписать на обоихъ свидѣтельствахъ: а) мѣсто жительства сего лица; б) [сумму капитала, которую онъ далъ въ ссуду подъ залоговое свидѣтельство]; в) срокъ возврата сей суммы и количество причитающихся процентовъ. Надписи, удостоверяющія условіе склада, подписываются: на складочномъ свидѣтельствѣ лицомъ, выдающимъ ссуду, а на залоговомъ свидѣтельствѣ товаро-заяиномъ.

Слѣдуетъ исключить.

§ 21. Дѣлаемыя въ первый разъ передаточныя надписи [на складочномъ и] залоговомъ свидѣтельствахъ должны быть непременно отъ слова до слова записаны въ установленномъ на сей конецъ реэстрѣ, въ мѣстѣ склада товара, о чемъ должно быть удостовѣреніе управленія общества на самихъ свидѣтельствахъ. Слѣдуетъ исключить.

Записка въ реэстръ и удостовѣреніе управленіемъ общества послѣдующихъ передаточныхъ надписей на свидѣтельствахъ предоставляется на усмотрѣніе владѣльца свидѣтельства.

§ 22. Складочное и залоговое свидѣтельства могутъ быть передаваемы другому Слѣдуетъ исключить.

лицу и по бланковымъ надписямъ.

При передачѣ залоговаго свидѣтельства по бланковой надписи отдѣльно отъ складочнаго на обоихъ свидѣтельствахъ должна быть означена сумма, выданная въ ссуду, условленные проценты и срокъ уплаты капитала и процентовъ. Надписи, удостоверяющія условіе склада, подписываются: на складочномъ свидѣтельствѣ — лицомъ, выдающимъ ссуду, а на залоговомъ свидѣтельствѣ — товарохранителемъ.

Слѣдуетъ исключить.

§ 23. Складочное и залоговое свидѣтельство даетъ пріобрѣтателю ихъ право располагать товаромъ.

Если же складочное свидѣ-

тельство переуступлено безъ залоговаго, то приобрѣвшій первое (indossator) можетъ располагать товаромъ, лишь когда уплатить сумму, обеспеченную залоговымъ свидѣтельствомъ.

Владѣльцы залоговаго свидѣтельства, записаннаго въ реестрѣ склада [и переданнаго отдѣльно отъ складочнаго], пользуются закладнымъ правомъ въ отношеніи обозначеннаго въ залоговомъ свидѣтельствѣ товара.

Слѣдуетъ исключить.

§ 24. Если ссуда, полученная подъ залоговое свидѣтельство, въ назначенный срокъ не будетъ уплачена, ни первымъ залогодателемъ, и подлежащая уплатѣ сумма не будетъ внесена въ правленіе

общества, то залоговое свидѣтельство должно быть протестовано нотариусомъ противъ перваго должника. Если уплата ссуды съ процентами за просрочку и съ издержками на протестъ не будетъ сдѣлана добровольно въ теченіи восьми дней отъ протеста, то предъявитель залоговаго свидѣтельства можетъ требовать публичной продажи товара отъ правленія Общества.

§ 25. Получивъ такое требованіе, правленіе обязано немедленно, для производства продажи, обратиться, согласно ст. 3945 и 3948 ч. III свода мѣстн. узакон. губ. Остзейск. въ подлежащія судебныя мѣста. Если же залогодатель, при передачѣ за-

логоваго свидѣтельства треть-
ему лицу, или же впослед-
ствіи изъяснить согласіе на
добровольную въ случаѣ не-
своевременнаго выкупа зало-
га, продажу его, то эта про-
дажа можетъ послѣдовать и
непосредственно со стороны
правленія, но съ соблюденіемъ
какъ изложеннаго въ примѣ-
чаніи къ упомянутой ст. 3945
постановленія, такъ равно и
съ тѣмъ: а) чтобы объявле-
ніе о продажѣ товаровъ было
напечатано въ мѣстныхъ гу-
бернскихъ вѣдомостяхъ не
позже какъ за 17 дней до
дня продажи, съ означеніемъ
рода и наименованія товара,
его количества, мѣста, дня и
часа продажи, а также мѣс-
та и времени, въ которое
можно осматривать товаръ;

б) чтобы объявленіе о продажѣ товаровъ было выставлено у входныхъ дверей правленія и кладовой, гдѣ сложенъ товаръ.

§ 26. Если предложенною на первомъ торгѣ цѣною покрывается весь долгъ обществу съ неустойкою, а равно и всѣ расходы по продажѣ, то продажа утверждается. Если на первомъ торгѣ товаръ не будетъ проданъ за сумму, покрывающую взысканіе общества, то не прежде, какъ черезъ недѣлю, и не далѣе, какъ черезъ двѣ недѣли, назначается новая продажа, которая считается уже окончательною, какая бы цѣна ни была предложена.

Этотъ параграфъ уже исключенъ Министерствомъ

Финансовъ.

§ 27. Если предъявитель

залоговаго свидѣтельства получить платежъ отъ перваго должника, то послѣдній, черезъ восемь дней отъ срока платежа, безъ особаго предувѣдомленія владѣльца складочнаго свидѣтельства, можетъ требовать установленной въ § 25 продажи товара.

§ 28. Изъ суммы, вырученной отъ продажи товара, за вычетомъ изъ оной казенныхъ пошлимъ и сборовъ, а также расходовъ на аукціонъ и платы за храненіе, уплачиваются прежде всего и безспорно, по силѣ закладнаго права, владѣльцу залоговаго свидѣтельства: капитальная сумма, проценты и издержки на протестъ.

Если окажется при этомъ

остатокъ, то онъ выдается предъявителю складочн. свидѣтельства или его кредиторами.

Если владѣлецъ свидѣтельства не извѣстенъ, то остатокъ, слѣдующій къ выдачѣ ему, вносится въ правленіе общества.

§ 29. Въ случаѣ, если бы продажею товара не была выручена сумма, достаточная за вычетомъ платежей, слѣдующихъ обществу, для удовлетворенія сполна владѣльца залоговаго свидѣтельства, то недостающую сумму онъ можетъ искать судебнымъ порядкомъ противъ всѣхъ подписателей на семъ залоговомъ свидѣтельствѣ, которые обязаны отвѣтствовать на томъ

же самомъ основаніи, на комъ по вексельному уставу подлежатъ отвѣтственности надписатели на векселѣ.

Право иска начинается со [второго] аукціона и теряется если искъ не будетъ начатъ Слово *второго* слѣдуетъ ис- въ теченіи восьми дней отъ влючить. [второго] аукціона.

§ 30. Общество отвѣча- етъ всѣмъ своимъ движи- мымъ и недвижимымъ иму- ществомъ:

а) за вѣрность всѣхъ по- казаній и свѣдѣній, заклю- чающихся въ выданныхъ отъ него товарныхъ свидѣтель- ствахъ (складочныхъ и зало- говыхъ);

б) за безопасное и цѣлост- ное храненіе товаровъ, и, на- нецъ,

в) за точное исполненіе всѣхъ по уставу возложенныхъ на него обязанностей.

Оно не отвѣчаетъ за происходящую отъ свойства товаровъ внутреннюю порчу ихъ или за уменьшеніе вѣса и мѣры, происходящее отъ усыпки и утечки. Оно равномерно не отвѣчаетъ за послѣдствія отъ наводненія, войны или мятежа.

§ 31. Отданный обществу на храненіе товаръ отвѣчаетъ, прежде всего, за всѣ причитающіеся обществу платежи за храненіе, страхованіе и расходы по продажѣ.

§ 32. Владѣлецъ складочнаго или залоговаго свидѣтельства, на коихъ не было сдѣлано никакой надписи или

была сдѣлана надпись передаточная, съ запискою въ реэстрѣ склада (§ 21), можетъ, въ случаѣ утраты такого свидѣтельства, объявить о семъ правленію, для полученія дубликата. Объявленія объ утратѣ свидѣтельствъ, на коихъ были сдѣланы надписи бланковыя или передаточныя безъ засвѣдѣтельствованія, правленіемъ не принимаются.

§ 33. Взамѣнъ складочнаго свидѣтельства, отъ коего не отдѣлено залоговое, можетъ быть выдаваемо нѣсколько другихъ, болѣе мелкихъ свидѣтельствъ, и обратно, нѣсколько мелкихъ свидѣтельствъ, если при нихъ находятся и залоговыя свидѣтельства, могутъ быть об-

мѣниваемы на одно крупное свидѣтельство. За обмѣнъ свидѣтельствъ на новыя взимается плата по установленной правленіемъ таксѣ, которая должна быть обнародована порядкомъ, указаннымъ въ § 14.

§ 34. Если товары, сданные обществу на храненіе или для перевозки, не будутъ взяты хозяевами въ условленный срокъ и при этомъ не поступитъ заявленія о продолженіи этого срока, то общество, спустя патнадцать дней, можетъ продать такую часть товара, какая необходима будетъ для пополненія слѣдующей обществу суммы. За симиъ, товаръ остается на храненіи такое время, за которое слѣдующую обществу сумму, съ 20⁰/₀ неустойки,

Слѣдуетъ исключить.

оно полагаетъ возможнымъ
выручить продажею осталь-
ной части товара разомъ или
по частямъ.

Слѣдуетъ исключить.

§ 35. Владѣлецъ складоч-
наго свидѣтельства, отъ кое-
го залоговое свидѣтельство не
отдѣлено, можетъ поручить
обществу продать сей товаръ
или съ аукціона, или за опре-
дѣленную цѣну. Въ обоихъ
случаяхъ общество получаетъ
за такую продажу назна-
ченную въ утвержденной прав-
леніемъ общества таксъ пла-
ту за комиссію.

§ 35. Управление товар-
ныхъ складовъ производить
приемку товаровъ въ склады
и выдачу ихъ изъ складовъ,
приемку съ судовъ и сдачу
ихъ на суда и желѣзныя
дороги для дальнѣйшей от-
правки, застрахованіе отъ
огня и все, что необходимо
въ видахъ сохранности то-
варовъ.

Разрѣшается также управ-
ленію очистка товаровъ отъ
таможенныхъ пошлинъ и ак-
циза, а равно производство
всѣхъ тѣхъ операцій, кои
могутъ служить къ облегче-
нію и удобству торговли и
судоходству.

§ 36. Общество не может заниматься ни продажей товаровъ за свой счетъ, ни какою либо другою операціею, не означенною въ уставѣ.



ДОБАВЛЕНІЕ КЪ БРОШЮРЪ

○

ТОВАРНЫХЪ СКЛАДАХЪ

ВЪ Г. РИГЪ

СЪ ВЫДАЧЕЮ ССУДЪ ПО ВАРРАНТАМЪ.

Изслѣдованіе К. Геннингса и О. Мертенса.

Рига 1879 г.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ

Типографія и Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая ул., д. № 20.

1881.

Брошюра о товарныхъ складахъ въ г. Ригѣ съ выдачею ссудъ по варрантамъ, изданная на нѣмецкомъ языкѣ, въ свое время обратила на себя вниманіе какъ органовъ печати, такъ и Высочайше учрежденной Комисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и по распоряженію послѣдней была переведена на русскій языкъ. Вслѣдъ за тѣмъ г. предсѣдатель Риго-Царицынской подкомисіи, тайный совѣтникъ Тернеръ, изволилъ пригласить меня сопровождать подкомисію при изслѣдованіи ею желѣзнодорожнаго района между Ригою и Царицыномъ. Изслѣдованіе это продолжалось отъ 16-го сентября по 4-е ноября 1879-го г.

Путешествіе это представляло для меня живѣйшій интересъ въ томъ отношеніи, что обѣщало доставить мнѣ необходимые матеріалы для обобщенія тѣхъ соображеній, которыя изложены въ означенной брошюрѣ, специально касающейся Рижской торговли, и, въ особенности, для распространенія этихъ соображеній на отдаленныя внутреннія губерніи Имперіи, тяготящія въ коммерческомъ отношеніи къ Рижскому порту, или другими словами: обѣщало доставить мнѣ возможность съ пользою примѣнить тѣ соображенія и къ торговлѣ внутренней Россіи, хотя-бы и въ одномъ только, но во всякомъ случаѣ весьма обширномъ районѣ.

Путешествующему по внутренней Россіи ясно представляется та громадная разница, которая существуетъ между

дѣйствительностью и тѣми часто недостоверными свѣдѣніями, которыя мы могли почерпнуть изъ весьма скудной литературы. Здѣсь не мѣсто входить въ болѣе подробное разсмотрѣніе источниковъ народнаго богатства Россіи и производительныхъ силъ ея природы; ограничусь лишь обсужденіемъ вопроса, на сколько изложенныя въ помянутой брошюрѣ соображенія относительно поднятія Рижской торговли могутъ быть примѣнимы къ потребностямъ торговли внутреннихъ производительныхъ губерній Россіи.

Въ этомъ отношеніи я намѣренъ обратить особенное вниманіе на торговлю хлѣбомъ и при томъ руководствуясь лишь данными, собранными исключительно по Риго-Царичинскому пути и въ его окрестностяхъ.

Всѣмъ извѣстенъ весьма прискорбный фактъ, что въ послѣдніе годы Россія, не смотря на громадныя природныя силы ея по отношенію къ производству хлѣба, тѣмъ не менѣе должна была вступить въ довольно опасное для нея соперничество съ другими странами и, въ особенности, съ Америкю. Не подлежитъ сомнѣнію, что при этомъ соперничествѣ главную роль играютъ не торговое движеніе и не коммерческія учрежденія, но способъ производства хлѣбопашества на болѣе или менѣе рациональныхъ основаніяхъ. Мы однакожъ принуждены ограничиться указаніемъ способовъ, содѣйствующихъ развитію торговли хлѣбомъ, не касаясь производства его, для преодоленія по возможности опаснаго соперничества, оказываемаго Россіи со стороны Америки.

Для того, чтобы дополнить вышеозначенную брошюру въ отношеніи сего послѣдняго вопроса и для того, чтобы переводъ оной на русскій языкъ могъ дѣйствительно достигнуть своей цѣли, я прежде всего считаю полезнымъ изложить нѣкоторыя соображенія о производительности,

торговых оборотах и условіяхъ сообщенія въ Россіи сравнительно съ Америкою,—соображенія, которыя могутъ повліять на рѣшеніе вопроса о характерѣ средствъ, необходимыхъ для преодоленія конкуренціи съ Америкою *).

Не подлежитъ сомнѣнію, что Россія должна обращать особенное вниманіе на торговлю хлѣбомъ, такъ какъ зерновой хлѣбъ до сихъ поръ составлялъ для нея главный предметъ вывоза, и Россія, бывшая всегда житницею Европы, въ этомъ отношеніи между всѣми государствами занимала первое мѣсто, а потому и стремленіе ея, отстаивать это мѣсто, представляется вполне естественнымъ.

Россія вынуждена обращать особенное вниманіе на развитіе въ ней производства хлѣба не только изъ видовъ конкуренціи, но и преимущественно въ виду обширныхъ и крайне плодородныхъ своихъ земель, главные продукты которыхъ суть именно хлѣбныя растенія.

Прекращеніе на этихъ земляхъ земледѣлія вслѣдствіе ихъ истощенія при невозможности конкурировать съ Америкою было бы равносильно подрыву и уничтоженію средствъ къ существованію и достоянію большинства населенія Россіи и поставило бы ее въ экономическомъ отношеніи въ весьма критическое положеніе.

*) При составленіи настоящаго добавленія, я пользовался слѣдующими сочиненіями:

1) И. Кенигъ. Статистическія данныя о земледѣліи и торговлѣ продуктами сельскаго хозяйства въ Сѣверо-Американскихъ соединенныхъ штатахъ и въ Россіи. Часть I. Петербургъ 1880 г.

2) Prof. D-r. F. X. v. Neumann Spallart. Uebersichten über Production, Verkehr und Handel in der Weltwirthschaft. Jahrgang 1878 und 1879. Stuttgart 1878 und 1880.

3) Р. Орбинскій. О хлѣбной торговлѣ соединенныхъ штатовъ сѣверной Америки. Петербургъ 1880.

4) Извлеченіе главнѣйшихъ свѣдѣній изъ обзора внѣшней торговли Россіи съ приложеніемъ карты таможенныхъ учрежденій. Годы 1874—1878.

Въ настоящее время, на сколько можно судить по имѣющимся у меня статистическимъ даннымъ, къ которымъ вслѣдъ за симъ я, впрочемъ, еще возвращусь, русской хлѣбной торговлѣ самая тяжелая конкуренція угрожаетъ, въ особенности, со стороны Америки.

Америка, подобно Россіи, производитъ на своей обширной плодородной территоріи громадное количество хлѣбныхъ продуктовъ; въ Америкѣ, какъ и въ Россіи, земледѣльческимъ продуктамъ для достиженія приморскихъ вывозныхъ портовъ приходится проходить весьма значительныя разстоянія; Америка и Россія одинаково страдаютъ отъ недостатка рабочихъ силъ, но американскіе продукты должны совершать значительно болѣе далекой морской путь, чтобы достигнуть европейскаго рынка и главныхъ потребительныхъ центровъ Европы, и все таки Америка находитъ возможнымъ конкурировать съ Россіею, заставляя европейскихъ производителей регулировать свои цѣны по устанавливаемымъ ежегодно Американцами.

При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что страны, въ которыхъ не хватало собственнаго урожая для удовлетворенія своихъ жизненныхъ потребностей, по установившемся торговому обыкновенію, обращались за недостающимъ количествомъ хлѣба къ одной изъ хлѣбородныхъ странъ Европы,—къ Россіи, Венгріи и др. Обыкновение въ торговомъ дѣлѣ играетъ немаловажную роль. Прежде чѣмъ думать о конкуренціи съ упомянутыми странами, Америка должна была преодолѣть это обыкновение, чего и достигла въ весьма короткое время.

О замѣчательно быстромъ развитіи американской хлѣбной торговлѣ даютъ понятіе слѣдующія цифровыя данныя:

Зерна было вывезено: (*)

<i>изъ Америки</i>		<i>изъ Россіи</i>	
въ 1870 г.	9,8 милліон. четвер.	21,1 милл. четв.	
„ 1871 „	11,1 „ „	23,3 „ „	
„ 1872 „	13,2 „ „	16,0 „ „	
„ 1873 „	16,3 „ „	20,7 „ „	
„ 1874 „	22,6 „ „	26,8 „ „	
„ 1875 „	18,0 „ „	22,5 „ „	
„ 1876 „	22,2 „ „	25,4 „ „	
„ 1877 „	23,6 „ „	30,6 „ „	
„ 1878 „	40,8 „ „	42,4 „ „	
„ 1879 „	48,0 „ „	39,7 „ „	

Чрезвычайно тяжелое впечатлѣніе на нашъ торговый міръ произвело необыкновенно сильное увеличеніе американскаго вывоза 1878-го и 1879-го годовъ. Вслѣдствіе сего не только возникла богатая литература по вопросу о конкуренціи Америки съ европейскими государствами, экспортирующими хлѣбъ, но и Русское правительство принялось за обсужденіе мѣропріятій для поддержки хлѣбнаго производства и хлѣбной торговли Россіи, въ видахъ успѣшнаго преодоленія конкуренціи съ Америкою.

Что ходъ всемірной торговли, одна изъ главнѣйшихъ задачъ, которая заключается въ снабженіи отдѣльныхъ час-

(*) Слѣдуетъ замѣтить, что вышеприведенныя цифровыя данныя, не представляющія безусловно точными, могутъ служить къ изображенію лишь общей картины развитія хлѣбной вывозной торговли. Касающіяся до Россіи статистическія данныя до сихъ поръ вообще еще не составлены съ достаточною точностью; съ другой же стороны изъ составленной Кенигомъ таблицы по вывозу Америки нельзя заключить, какой годъ принять имъ въ расчетъ: американскій фискальный годъ или же годъ отъ 1 января по 31 декабря, вслѣдствіе чего не представляется возможности повѣрить эти данныя по другимъ сочиненіямъ. Однако тѣмъ не менѣе указанныя выше цифры представляютъ вѣрное изображеніе развитія вывоза хлѣба изъ Сѣверной Америки въ теченіи послѣдняго десятилѣтія.

тей земнаго шара хлѣбомъ, принявъ нынѣ другое направленіе, ясно подтверждается дѣятельнымъ участіемъ Америки въ доставленіи хлѣба нѣкоторымъ государствамъ Европы, до сихъ поръ получавшимъ его главнымъ образомъ изъ Россіи.

Уже въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1878-го года стало распространяться мнѣніе, что контракты на поставку хлѣба могутъ быть заключаемы между купцами не прежде, какъ по объявленіи американцами на европейскіхъ рынкахъ своихъ цѣнъ. Хотя мнѣніе это сначала высказывалось съ нѣкоторою сдержанностью, такъ какъ Европейскія хлѣбныя биржи по старой привычкѣ всетаки болѣе направляли свои взоры на Россію, но положеніе это совершенно измѣнилось въ 1879-мъ году, когда опять извѣстія объ урожаѣ хлѣба въ Америкѣ стали обѣщать обильную жатву и количество зерна, назначеннаго къ вывозу, стало увеличиваться съ каждымъ мѣсяцемъ.

Вполнѣ освоившись съ измѣнившимся положеніемъ дѣлъ, торговые листки стали открыто объявлять, что биржи должны ожидать назначенія цѣнъ изъ Америки до установленія съ своей стороны цѣнъ на предложенія изъ Россіи. Такимъ образомъ Америка съ этого времени достигла перевѣса надъ Россією.

Но въ общее количество вывезеннаго изъ Америки зерна входитъ и маисъ (кукуруза), который въ послѣдніе годы былъ вывезенъ въ болѣшемъ даже количествѣ, чѣмъ пшеница, между тѣмъ какъ маисъ по сіе время вывозился изъ Россіи лишь въ незначительномъ количествѣ. Въ русской отпускной торговлѣ до сихъ поръ занимали видное мѣсто: пшеница, рожь, овесъ и затѣмъ ячмень и только въ послѣднее время начался вывозъ маиса.

Слѣдующая таблица представляетъ сравнительное количество (въ четвертяхъ) пшеницы, ржи, овса и ячменя, вывезенныхъ изъ Америки и изъ Россіи.

ГОДЫ.	П ш е н и ц ы .		Р ж и .		О в с а .		Я ч м е н я .	
	Америка.	Россія.	Америка.	Россія.	Америка.	Россія.	Америка.	Россія.
1870	9333459	9649728	33328	3042096	44241	4173307	21042	1879216
1871	9103733	11526404	15013	3900729	58890	4742788	25553	1442493
1872	6752506	9847839	143099	2728361	15047	1396868	45537	1097214
1873	9006879	6957164	104494	7389182	83534	3437940	123649	1160717
1874	15845941	8122799	322699	9707673	55480	5373119	140758	2174804
1875	12625583	9528583	44513	5710971	15777	4900419	87408	1466288
1876	12943828	9236518	100711	8071433	55027	5230088	253893	1473004
1877	9877727	8658261	385673	9577397	205390	7621099	494221	2136224
1878	23316127	17265944	845593	10010996	1106492	7629722	353592	4556126
1879	25974000	13920609	—	12020222	—	7795158	—	2883562

Изъ таблицы этой явствуетъ, что Америка по всѣмъ четыремъ предметамъ русской отпускной хлѣбной торговли дѣлаетъ значительные успѣхи. Относительно пшеницы, главнаго предмета вывоза Россіи, Америка съ 1873-го г. занимаетъ первое мѣсто; въ 1879-мъ же году противъ Россіи Америкою вывезено пшеницы почти вдвое больше. Если засимъ съ одной стороны относительно пшеницы нельзя не согласиться, что первенствующую роль занимаетъ Америка, то съ другой стороны вопросъ относительно вывоза ржи, овса и ячменя также представляется для Россіи не очень то благоприятнымъ, потому что по этимъ предметамъ Америка съ каждымъ годомъ дѣлаетъ постоянные успѣхи и притомъ въ довольно значительной пропорціи.

При такомъ положеніи дѣлъ особаго значенія не имѣетъ то обстоятельство, что Россія выступила конкурентомъ Америки по вывозу маиса, такъ какъ размѣръ вывоза этого продукта, хотя съ 1876-го года и увеличивается, однако пока еще весьма ограниченъ. Маиса вывезено изъ:

	Америки		Россіи	
въ 1870	370.646	четвертей—	1.111.925	четвертей.
„ 1871	1.848.807	„	577.820	„
„ 1872	6.186.489	„	416.101	„
„ 1873	6.953.114	„	663.990	„
„ 1874	6.231.307	„	134.826	„
„ 1875	5.199.135	„	120.694	„
„ 1876	8.815.668	„	376.800	„
„ 1877	12.580.516	„	502.060	„
„ 1878	15.177.647	„	998.313	„
„ 1879	?	„	1.556.319	„

Изъ приведенныхъ ниже числовыхъ данныхъ еще болѣе наглядно видно, что Америка дѣйствительно занимаетъ

первое мѣсто въ снабженіи Европы хлѣбомъ. Главнѣйшимъ мѣстомъ борьбы изъ за первенства представляется Англія, далѣе слѣдуютъ: Германія, Бельгія и, наконецъ,, Франція. Такъ, напр., въ Англію было доставлено:

	Въ тысячахъ центнеровъ.					Или % отношеніе къ общей потребности.				
	1874	1875	1876	1877	1878	1874	1875	1876	1877	1878
Пшеницы:										
Изъ Америки . . .	27,206	26,372	2,223	21,500	32,683	55,1	44,3	43,1	—	56,5
› Россіи	5,799	10,158	8,912	10,800	9,125	11,7	17,0	17,1	—	15,7
Маиса:										
› Америки	13,455	12,059	27,065	—	32,854	75,9	59,0	67,7	—	78,8
› Россіи	0,509	0,504	0,830	—	1,023	2,8	2,4	2,1	—	2,4
Ячменя:										
› Америки	0,032	0,008	0,129	—	1,084	0,28	0,07	1,32	—	7,73
› Россіи	2,019	2,585	1,547	—	4,828	17,8	23,5	15,8	—	34,1
О в с а:										
› Америки	—	—	—	—	40	—	—	—	—	0,31
› Россіи	—	—	—	—	6,302	—	—	—	—	49,3

И на опредѣленіе цѣнъ Америка очевидно уже въ теченіи нѣкотораго времени оказывала свое вліяніе, ибо, начиная съ 1878-го г., до котораго цѣны за пшеницу, напр., въ Одессѣ, — производящей значительную торговлю пшеницею, — постоянно повышались и уже дошли до 12 руб. за четверть, онѣ стали упадать и въ 1877-мъ году достигли ниспаго предѣла — 9 р. 40 к. за четверть. Исключеніе составляютъ лишь 1873-й и 1878-й годы, въ которыхъ было довольно значительное повышение цѣнъ. — Въ Петербургѣ среднія цѣны на пшеницу въ періодъ времени отъ 1868—1878 г. были выше, но за то онѣ подвергались частымъ колебаніямъ, тогда какъ одесскія цѣны подвергались колебаніямъ въ значительно меньшей степени. — Выгодами конкуренціи между странами, экспортирующими хлѣбъ, конечно пользуются страны-потребители. Интересное указаніе въ этомъ отношеніи представляетъ сочиненіе Нейманъ Шпалларта „Uebersichten etc“ за 1879-ой годъ, согласно которому въ Англіи цѣны на хлѣбъ въ восемнадцати-лѣтній періодъ съ 1860-го по 1878-й годъ среднимъ числомъ были слѣдующія:

	высшая цѣна	нисшая цѣна
на пшеницу	62/— d	48/3 d
„ ячмень	44/ 6 d	33/4 d
„ овесъ	29/10 d	23— d
средняя же цѣна въ 1878 году была:		
на пшеницу	46/ 5 d	
„ ячмень	40/ 2 d	
„ овесъ	24/ 4 d	

Слѣдовательно, не смотря на то, что производство хлѣба въ самой Англіи уменьшилось, цѣны на пшеницу и овесъ въ 1878-мъ году стояли ниже среднихъ цѣнъ за предшествовавшія 18 лѣтъ.

Не подлежит сомнѣнію, что и этому неблагоприятному обстоятельству—причиною Америка, наводнившая европейскіе рынки громаднымъ количествомъ хлѣба; нельзя по сему отрицать могущества усиливающейся американской конкуренціи, могущества тѣмъ болѣе опаснаго, что оно угрожаетъ гибелью главнѣйшему предмету производительности Россіи—хлѣбопашеству.

Но прежде чѣмъ Россія окажется въ необходимости уступить свое мѣсто Америкѣ, нужно рассмотреть, не будетъ ли она въ состояніи съ успѣхомъ выдержать борьбу съ этою соперницею, если при помощи новѣйшихъ вспомогательныхъ средствъ улучшатся условія хлѣбопашества и хлѣбной торговли Россіи?

Въ какомъ же положеніи находится хлѣбная торговля въ Россіи и въ чьихъ она рукахъ?

Хотя мнѣ было бы весьма желательно рассмотреть этотъ вопросъ по возможности всесторонне, однако я вынужденъ ограничиться рассмотрѣніемъ лишь ближайшаго къ гор. Ригѣ торговаго района, т. е. Риги-Царицынской линіи, съ которымъ я ближе ознакомился при путешествіи моемъ съ подкоммисією. Но такъ какъ условія отпускной хлѣбной торговли въ этомъ районѣ не отличаются существенно отъ условій, въ которыхъ находятся прочіе русскіе порты, то результаты изслѣдованія этого района вообще могутъ быть примѣнимы и къ прочимъ торговымъ районамъ.

По собраннымъ мною даннымъ, хлѣбъ въ вышеупомянутомъ районѣ, по уборкѣ его, постепенно обмолачивается сообразно съ рабочими средствами производителей; при полномъ отсутствіи въ деревняхъ всякихъ машинъ, обмолотка производится крайне медленно. — Затѣмъ, по мѣрѣ надобности въ деньгахъ, мелкій производитель (крестьянинъ) отвозитъ хлѣбъ въ ближайшее село или городъ,

куда онъ по субботамъ отправляется въ церковь и гдѣ онъ его весьма дешево продаетъ кулакамъ.

Это первый этапный пунктъ для хлѣба. Плата, которая здѣсь предлагается и уплачивается первыми покупателями, есть та цѣна, на которую можетъ рассчитывать производитель, если онъ вынужденъ обратиться къ посредничеству другихъ лицъ.

Такой порядокъ сбыта крайне невыгоденъ для крестьянъ, т. е. для мелкихъ производителей, потому что достаточно имъ съ своимъ хлѣбомъ появиться на рынкѣ, чтобы доказать, что они нуждаются въ деньгахъ; этимъ обстоятельствомъ пользуются кулаки, чтобы произвести давленіе на цѣну; къ тому же они, т. е. кулаки, не могутъ точно опредѣлить, какую цѣну можно дать, такъ какъ бѣльшую частью хлѣбъ перепродается ими съ доставкой на соседнюю желѣзнодорожную станцію, а цѣны на эту доставку измѣняются въ крайне широкихъ размѣрахъ. Въ концѣ концовъ производитель получаетъ весьма немного за свои продукты. Въ гораздо лучшемъ сравнительно положеніи находится крупный землевладѣлецъ, потому что можетъ прямо продавать на соседней желѣзнодорожной станціи всю свою партію хлѣба комисіонеру—еврею помимо кулаковъ.

Когда зерно такимъ образомъ поступаетъ въ руки кулаковъ, то послѣдніе сохраняютъ его въ амбарахъ въ сыпную до лѣхъ поръ, пока не явится покупатель, развѣзжающій по селамъ и городамъ для закупки потребнаго количества зерноваго хлѣба, необходимаго для удовлетворенія заказовъ, полученныхъ имъ изъ ближайшаго портоваго города.

Посредники между мелкими торговцами въ селахъ и городахъ съ одной, и фирмами, занимающимися вывозною торговлею, съ другой стороны, на линіи Риго - Борисо

гдѣбскѣ, почти исключительно евреи. Лишь изрѣдка въ станціонныхъ реестрахъ встрѣчаются имена извѣстныхъ по экспорту торговыхъ домовъ; еще рѣже въ числѣ отправителей и получателей встрѣчаются русскія имена, затѣмъ весьма значительная часть грузовъ адресуется предъявителю, такъ что невозможно опредѣлить, для кого именно предназначены эти грузы.

Изъ такого способа веденія хлѣбной торговли можно заключить, до какой степени важную роль въ ней играютъ евреи. Отъ еврея въ настоящее время болѣею частью зависитъ репутація экспортирующаго порта, такъ какъ качество вывозимаго хлѣба главнымъ образомъ зависитъ отъ болѣе или менѣе точнаго и добросовѣстнаго исполненія евреемъ сдѣланнаго ему заказа. Это особенно обнаруживается во время возвышенія цѣнъ, когда каждому купцу, занимающемуся вывозною торговлею, весьма важно своевременно поставить условленное количество хлѣба и онъ поэтому менѣе строго и точно смотритъ на качество товара, такъ какъ ему хорошо извѣстно, что въ свою очередь получатель груза въ тѣхъ же видахъ тоже будетъ менѣе взыскателенъ относительно качества получаемаго имъ хлѣба.

Совсѣмъ другое происходитъ при понижающихся цѣнахъ; въ такомъ случаѣ какъ еврей, такъ и купецъ—экспортеръ находятся въ невыгодномъ положеніи, потому что какъ тотъ, такъ и другой подвергаются болѣе строгой приемкѣ; иногда даже товаръ этотъ вовсе не принимается, чѣмъ конечно подрывается реномѣ отпускной торговли, а преимущественно экспортирующаго порта.

Такое положеніе дѣла есть лишь слѣдствіе способа веденія хлѣбной торговли, въ особенности, установившагося въ Ригѣ. Закупка хлѣба производится лишь послѣ заклю-

ченія сдѣлокъ съ заграничными торговыми домами, а затѣмъ для производства этой закупки преимущественно прибѣгаютъ къ посредничеству евреевъ, главный интересъ которыхъ состоитъ не въ томъ, чтобы поставить товаръ особенно хорошаго достоинства, а въ томъ, чтобы вообще исполнить полученный заказъ, тѣмъ болѣе, что въ концѣ концовъ все-таки принимается весь привезенный хлѣбъ, хотя бы съ небольшою лишь скидкою въ случаѣ, если онъ не вполне отвѣчаетъ условіямъ заказа. При этомъ евреи не особенно много рискуютъ, потому что всегда есть болѣе вѣроятности, что хлѣбъ будетъ принятъ, такъ какъ къ тому принуждаютъ торговые расчеты и стоящіе въ портѣ въ ожиданіи груза пароходы. Все это однакожъ имѣетъ мѣсто лишь при настроеніи рынка на повышеніе цѣнъ. Въ противномъ случаѣ самыя обстоятельства заставляютъ еврея продавать хлѣбъ за безцѣнокъ, потому что храненіе его въ складахъ не входитъ въ кругъ дѣйствій посредника-еврея.

Въ Борисоглѣбскѣ, Ельцѣ, Орлѣ и на многихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ я неоднократно бесѣдовалъ съ этими торговцами о выгодахъ устройства складовъ, но встрѣчалъ возраженія, въ особенности со стороны крупныхъ торговцевъ-евреевъ, утверждавшихъ, что если они станутъ держать хлѣбъ въ складахъ, то имъ необходимо располагать болѣе значительными оборотными капиталами, которыхъ они обыкновенно не имѣютъ. Стремленія этихъ посредниковъ, напротивъ того, направлены къ возможно быстрому обороту своихъ капиталовъ, не смотря на то, что они при этомъ каждый разъ должны довольствоваться сравнительно незначительнымъ барышомъ, а иногда даже нести убытки, которыхъ легко могли бы избѣгать, если бы въ кругъ ихъ операцій входило храненіе хлѣба въ скла-

дахъ и выжиданіе болѣе выгодныхъ условій для продажи товара; а такъ какъ евреи - посредники, какъ внутри страны, такъ и въ портахъ, противъ производства подобныхъ операций, то они и высказались противъ устройства товарныхъ складовъ.

Русскіе торговцы отнеслись къ этому вопросу такимъ же образомъ, съ тою только разницею, что мотивы у нихъ совершенно другіе. Эти люди съ необыкновенною настойчивостью придерживаются старыхъ торговыхъ привычекъ, въ силу которыхъ хлѣбъ хранится въ сараяхъ, помѣщающихся въ обширныхъ дворахъ собственнаго дома; благодаря близости помѣщенія, каждый купецъ можетъ лично наблюдать за сохранностью хлѣба и за тѣмъ, чтобы онъ не портился. Также вошло въ привычку, не брать денегъ подъ залогъ хлѣба; каждый изъ нихъ капиталистъ и закупаетъ хлѣбъ и другія мѣстныя произведенія лишь настолько, на сколько позволяютъ это его средства.

Хотя съ одной стороны, въ виду вышеизложеннаго, въ настоящее время еще не представляется надобности въ устройствѣ на мѣстахъ производства особо приспособленныхъ складочныхъ сооружений, однако съ другой стороны, тѣ же русскіе торговцы вполне сознали большія выгоды устройства сихъ сооружений въ портовыхъ мѣстахъ въ виду того, что тогда имъ представлялась бы возможность вести дѣла свои безъ посредничества евреевъ. Такая же выгода имѣла бы мѣсто и для крупныхъ землевладѣльцевъ, которые, минуя комисіонера - еврея, могли бы сами являться со своими продуктами въ мѣста вывоза.

Изъ всего вышеизложеннаго ясно усматривается, что самъ производитель никогда не является продавцомъ своихъ произведеній на крупныхъ рынкахъ и въ портахъ.

И это вполне понятно — Для того, чтобы самому

доставлять свои продукты въ отдаленный портовый городъ, производитель долженъ имѣть возможность опредѣлить съ точностью до копѣйки расходы по доставкѣ и храненію товара въ складахъ. Но въ настоящее время это рѣшительно невозможно, такъ что въ случаѣ, если-бы производитель рѣшился пуститься въ такое дѣло, онъ обратился бы въ спекулятора, т. е. вступилъ бы на поприще, совершенно чуждое земледѣльцу.

Съ другой же стороны выгода отъ храненія хлѣба въ складахъ была-бы весьма значительна для вывозной торговли, такъ какъ торговцы имѣли бы возможность, по представленнымъ образцамъ, выбирать товаръ, — что способствовало бы къ производству торговли на болѣе прочныхъ основаніяхъ. Въ тоже время и самое производство зерноваго хлѣба сдѣлалось бы гораздо болѣе выгоднымъ, вслѣдствіе прямыхъ сношеній производителей съ мѣстами сбыта, а расходъ за комисіонерство сократился бы до минимума, потому что земледѣлецъ сталъ-бы самъ получать весь барышъ за свои труды, тогда какъ въ настоящее время львиная часть барышей достается посредникамъ, занимающимся доставкою хлѣба на рынокъ.

Такое прямое участіе производителей было бы возможно лишь при существованіи въ портахъ достаточнаго количества свободныхъ складочныхъ мѣстъ, гдѣ за извѣстную умѣренную плату можно было бы складывать товары, за сохранность которыхъ обязательно отвѣчаетъ управленіе такового предпріятія; другими словами, — при существованіи общественныхъ товарныхъ складовъ.

Однако устройствомъ такихъ складовъ въ портовыхъ городахъ не былъ бы устраненъ недостатокъ въ такихъ же складахъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, для храненія

хлѣба до его нагрузки въ товарные вагоны. Въ этомъ отношеніи пока сдѣлано еще весьма мало.

Что касается желѣзныхъ дорогъ Риго-Динабургской, Динабургско-Витебской и Орловско-Витебской, то, за исключеніемъ станціи Орель, въ виду незначительнаго подвоза хлѣба, существующіе на станціяхъ означенныхъ дорогъ склады совершенно удовлетворяютъ потребностямъ и случаевъ складыванія товаровъ на открытомъ воздухѣ не бываетъ.

Но въ совершенно другихъ условіяхъ находятся станціи въ Орлѣ, а въ особенности станціи Грязе-Царицынской дороги. Здѣсь, во время проѣзда подкомисіи, почти на всѣхъ станціяхъ былъ сложенъ на открытомъ воздухѣ хлѣбъ, весьма неудовлетворительно защищенный отъ непогоды; отправители отъ этого несли значительные убытки. При этомъ надо еще замѣтить, что подвозъ хлѣба только-что начался и былъ еще далеко не въ разгарѣ, но тѣмъ не менѣ существующіе склады уже не могли вмѣщать привезеннаго хлѣба.

Съ одной стороны склады эти не удовлетворяли мѣстнымъ потребностямъ по количеству привозимаго товара, а съ другой—слышались со всѣхъ сторонъ жалобы на неудовлетворительное ихъ устройство. На Орловско-Грязской и Грязе-Царицынской линіяхъ (за исключеніемъ лишь ст. Борисоглѣбска) склады состоятъ лишь изъ крыши, устроенной на столбахъ, и весьма мало защищаютъ сложенные въ нихъ товары отъ непогоды, такъ какъ они при малѣйшемъ вѣтрѣ заносятся снѣгомъ и дождемъ.

Кромѣ того склады эти, за немногими исключеніями, вымощены или, такъ сказать, шоссированы мелкими

острыми камнями, между тѣмъ какъ досчатыхъ половыхъ настилокъ почти не встрѣчается. (*)

Вслѣдствіе такого устройства пола товары легко страдаютъ, въ особенности мѣшки съ хлѣбомъ, такъ какъ острые камни ихъ часто рвутъ, отъ чего теряется значительное количество зерна.

Конечно, нельзя не согласиться, что весьма трудно добиться того, чтобы на станціяхъ имѣть крытые склады для помѣщенія во всякое время зерна, въ какомъ бы количествѣ таковое ни подвозилось, но на каждой станціи должны быть устроены по крайней мѣрѣ такія помѣщенія, которыя могли бы вмѣщать среднее количество хлѣба, ежегодно поступающаго послѣ уборки. На Грязе-Царицынской же линіи даже и такихъ складовъ нѣтъ. Поэтому необходимо въ этомъ отношеніи прійти на помощь отправителямъ, дабы охранить ихъ отъ такихъ убытковъ, которыхъ они сами не въ состояніи устранить.

Затѣмъ, по обсужденіи вышеозначеннаго вопроса о храненіи хлѣба въ портовыхъ мѣстахъ и временнаго его храненія на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, представляется особенно важнымъ вопросъ о томъ, какъ далеко распространяется районъ подвоза для каждой отдѣльной станціи и какимъ именно образомъ районъ этотъ можетъ быть расширенъ.

Данныя, собранныя мною во время поѣздки, даютъ въ этомъ отношеніи весьма неутѣшительную картину. Районъ подвоза къ станціямъ, даже при нашей очень рѣдкой желѣзнодорожной сѣти, сравнительно весьма незначителенъ.

Въ Лифляндской и Витебской губерніяхъ остается весьма

(*) Досчатая настилка я нашелъ лишь въ Ельцѣ. На многихъ станціяхъ старались уменьшить неудобство, настилая старыя шпалы или ничѣмъ неприкрѣпленныя доски, такъ что мѣшки съ хлѣбомъ не прикасались непосредственно къ каменной мостовой.

мало хлѣба для вывоза, почему все, что было сказано по отношенію къ другимъ желѣзнымъ дорогамъ, не можетъ относиться къ Риги-Динабургской. Для сей послѣдней дороги главные предметы мѣстной перевозки составляютъ ленъ и пенька, которые вслѣдствіе большой цѣнности ихъ могутъ выносить болѣе значительные расходы по подвозу къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ; потому и районъ подвоза къ станціямъ, отличающимся отправленіемъ болѣе значительныхъ партій этого продукта (Ремерсгофъ, Штокмансгофъ, Крейдбургъ и Треппенгофъ) достигаетъ 120 верстъ. Среднимъ же числомъ районъ подвоза не превышаетъ 40 верстъ, что объясняется невысокою цѣнностью прочихъ подвозимыхъ товаровъ. Между ними дрова занимаютъ не послѣднее мѣсто, такъ какъ значительное количество ихъ отправляется въ Ригу и Динабургъ для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей.

Незначительность этого района подвоза тѣмъ болѣе удивительна, что желѣзная дорога проходитъ мѣстность, отличающуюся развитіемъ хлѣбопашества, снабженную отличными проселочными дорогами.

Районъ подвоза къ Динабургско-Витебской дорогѣ простирается до 60 верстъ, что объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ той странѣ преимущественно производится ленъ и пенька, предметы довольно значительной стоимости.

Районъ же подвоза къ Орловско-Витебской желѣзной дорогѣ достигаетъ среднимъ числомъ лишь 31 версту и только станція Рославль имѣетъ районъ въ 180 верстъ. Главные предметы перевозки суть: строевой лѣсъ, выдѣланный и перевозимый по направленію въ Царицынъ, пенька и пакля, цѣнность которыхъ и объясняетъ болѣе значительный размѣръ подвознаго района.

Переходя на Орловско-Грязскую дорогу, мы попадаемъ

уже въ страну, производящую хлѣбъ въ обширныхъ размѣрахъ. Здѣсь районъ подвоза ограничивается до 28 верстъ и достигаетъ максимума 110 верстъ (у Ельца).

На Грязе-Царицынской желѣзной дорогѣ подвозный районъ распространяется на 54 версты, а самый отдаленный пунктъ, отъ котораго подвозится хлѣбъ къ Борисолѣбской станціи, отстоитъ отъ нея на разстояніе до 130 верстъ. Обѣ послѣднія дороги по преимуществу перевозятъ хлѣбъ и тѣмъ не менѣе Грязе-Царицынская дорога имѣетъ районъ подвоза почти вдвое бѣльшій противъ Орловско-Грязской. Причину тому нужно искать въ томъ обстоятельстве, что Грязе-Царицынская дорога пересѣкаетъ одну изъ богатѣйшихъ черноземныхъ полосъ, дающую безъ особенныхъ трудовъ и при небольшихъ затратахъ прекрасные урожаи. Вслѣдствіе этого производитель можетъ нести болѣе значительныя издержки на перевозку своихъ продуктовъ на дальнія разстоянія, при чемъ ему остается такой же барышъ, какъ тому производителю, которому продукты достаются съ большимъ трудомъ и съ большими издержками.

Если же и допустить, что въ этомъ заключается сравнительно болѣе выгодное положеніе Грязе-Царицынской дороги, однако этою выгодною непарализуется невыгода, проистекающая отъ незначительности размѣровъ подвознаго района всей Риго-Царицынской линіи, вслѣдствіе чего, положеніе какъ производителей, такъ и перевозочныхъ учрежденій—представляется крайне невыгоднымъ.

Пространство района подвоза грузовъ къ желѣзнодорожнымъ линіямъ много зависитъ и отъ состоянія проселочныхъ дорогъ, по которымъ товары подвозятся къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Въ этомъ отношеніи Грязе-Царицынская линія находится въ весьма невыгодныхъ условіяхъ. Проселочныя дороги въ тѣхъ странахъ крайне не-

удовлетворительны. Подъ словомъ „дорога“ обыкновенно подразумѣвается извѣстная полоса земли, огражденная канавами и приспособленная посредствомъ извѣстныхъ сооруженій къ болѣе или менѣе удобному проѣзду. Но въ степныхъ губерніяхъ подъ дорогою понимается совсѣмъ другое; это ничто иное, какъ широкая полоса земли, ничѣмъ не ограниченная, которая, по желанію проѣзжающихъ, расширяется на право или на лѣво, съ захватываніемъ при этомъ прилегающихъ полей. На этихъ дорогахъ не существуютъ никакихъ знаковъ и нѣтъ никакихъ слѣдовъ попытокъ, сдѣлать ихъ сколько небудь пригодными къ ѣздѣ. Все зависитъ отъ погоды. Если въ теченіи болѣе долгаго времени не было дождя, то дороги по крайней мѣрѣ тверды, хотя и не ровны. Если же шелъ дождь, то эти, такъ называемыя, дороги совершенно пропитываются водою и покрываются липкою черною грязью, пристающею къ колесамъ, что дѣлаетъ движеніе по нимъ почти невозможнымъ.

Для того, чтобы убѣдиться въ справедливости жалобъ на дурное состояніе дорогъ, я рѣшился предпринять поѣздку въ деревню Полетаево, отстоящую на 14 верстѣ отъ станціи Токаревки (Грязе-Царицынской желѣзной дороги). Деревня эта служитъ довольно значительнымъ пунктомъ для торговли хлѣбомъ, лошадьми и мясомъ. Не смотря на то, что около недѣли до того не было дождя, вслѣдствіе чего дорога была довольно суха, тѣмъ не менѣе встрѣченныя мною длинныя вереницы телѣгъ, запряженныхъ болѣею частью сильными лошадьми, были нагружены 4—5 мѣшками хлѣба на каждую телѣгу, т. е. не болѣе какъ 20-ью пудами. Если же нѣкоторое время шелъ дождь, то на одинъ и тотъ же грузъ приходится припрягать и другую лошадь, въ случаѣ же продолжительнаго дождливаго времени, дорога дѣлается совершенно непроѣздною.

Вслѣдствіе этого цѣны на перевозку отъ Полетаева до станціи Токаревки груза въ 600 пудовъ (повагоннаго) колеблются между 9 и 23-мя рублями. (*)

Подобныя сильныя колебанія цѣнъ существуютъ на большинствѣ станціи, къ которымъ подвозится хлѣбъ въ болѣе значительномъ размѣрѣ. Вотъ нѣсколько примѣровъ:

Обозначеніе желѣзно-дорожныхъ станцій.	Желѣзныхъ дорогъ.	Расстояніе на которое подвозится хлѣбъ.			Цѣны подвоза 600 пуд. колеблются.		Цѣны съ пуда и версты колеблются.		Если вмѣсто этихъ цѣнъ предположить стоимость подвоза въ 1/40 коп. (**) съ пуд. в версты, то хлѣбъ могъ бы быть перевозимъ за эту же плату на слѣдующее разстояніе.
		Верст.	отъ р.	до руб.	отъ к.	до коп.	в е р с т ь .		
Хворостянга	Грязе-Царицынской.	15	12	18	1/7	1/5	80	120	
„		30	—	30	—	1/9	919		
Мордово . .		60	35	60	1/10	1/6	233—400		
Токаревка . .		35	30	50	1/7	1/4	200—333		
„		40	45	60	1/5	1/4	300—400		
Бурнакъ . .	Орловско-Грязской.	15	18	30	1/5	1/3	120—200		
„		25	—	26	—	1/5	173		
Хомутово . .		23	15	23	1/9	1/6	100—153		
„		5	7 1/2	10	1/4	1/3	50—66		
Измаилково		15	6	12	1/15	1/7	40—80		
Чириково . .	Орловско-Грязской.	35	18	24	1/12	1/8	120—160		
Липецкъ . .		15	18	24	1/5	1/3	120—160		
Елецъ . . .		110	54	72	1/12	1/9	360—480		
„		40	24	32	1/10	1/7	150—213		

(*) 27 сентября 1879-го года, во время пребыванія подкомисіи въ Токаревкѣ, плата за подвозъ 600 пуд. изъ Полетаева составляла 11 руб., но на слѣдующій день, вслѣдствіе шедшаго сильнаго дождя, ожидали повышения этой цѣны.

(**) Ставка въ 1/40 коп. съ пуда и версты предположена въ виду того, что она самая высшая изъ взимаемыхъ дорогами I группы за перевозку хлѣба,

При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что установившееся мнѣніе, будто зимою, во время саннаго пути, стоимость перевозки самая дешевая — не вѣрно, по крайней мѣрѣ относительно чернозема, пересѣгаемаго дорогами Орловско-Грязскою и Грязе-Царицынскою; въ этихъ странахъ самыя дешевыя цѣны бываютъ въ іюль и августъ мѣсяцахъ. Это происходитъ отъ того, что въ это время крестьяне не заняты полевыми работами и что дороги, благодаря сухому времени года, довольно порядочныя. Причина, вслѣдствіе которой санный путь не можетъ считаться удобнымъ, суть образующіеся на дорогѣ ухабы и раскаты, которые иногда достигаютъ такихъ размѣровъ, что изъ нихъ едва можно вытащить нагруженные сани.

Вышеприведенная таблица указываетъ какъ на причины ограниченности подвознаго района, такъ и на вспомогательныя средства для расширенія его.

Районъ этотъ по необходимости долженъ быть ограниченный, потому что производитель не можетъ нести значительныхъ расходовъ на подвозъ хлѣба къ станціи, если не хочетъ лишиться своего заработка.

Однако торговля и конкуренція не обращаютъ вниманія на перваго производителя, а ставятъ предложеніе въ зависимость отъ размѣра спроса. Поэтому конечно тотъ производитель, т. е. земледѣлецъ, пользуется самыми значительными сравнительно выгодами, которому приходится меньше всего тратить на перевозку своихъ продуктовъ отъ мѣста производства до мѣста сбыта. Въ этомъ отношеніи русскій земледѣлецъ находится въ весьма невыгодныхъ условіяхъ, потому что, какъ только разстояніе мѣста производства отъ мѣста сбыта превосходитъ извѣстный предѣлъ, онъ долженъ доставлять на рынокъ болѣе дешевые продукты, какъ то: овесъ, рожь и др. безъ всякой для себя

выгоды. При этомъ предѣлы этихъ разстояній, какъ выше изложено, весьма незначительны.

Вотъ именно тяжелое положеніе, въ которомъ находится Россія, какъ страна, по преимуществу экспортирующая хлѣбъ. Поэтому, въ виду неблагоприятныхъ условій, въ которыхъ находится большинство ея земледѣльческаго населенія, вслѣдствіе бездорожья, Россія должна изыскать мѣры для устраненія этого бѣдствія. Мѣры эти должны состоять въ созданіи удобныхъ путей сообщенія.

Но что такое для Россіи удобныя дороги? По моему мнѣнію лишь та дорога можетъ быть названа „удобною“, по которой не только во всякое время можно удобно проѣхать, но по которой и движеніе тяжестей могло-бы производиться легко, съ наивозможно бѣльшимъ сбереженіемъ рабочей силы и при значительномъ уменьшеніи расходовъ по перевозкѣ.

Оба эти условія представляются существенными для успѣшнаго и спокойнаго развитія производительныхъ силъ страны и наилучшимъ образомъ могутъ быть достигнуты посредствомъ устройства рельсовыхъ путей.

Дорога во всякое время должна быть удобна въ видахъ предоставленія производителю возможности продавать свои продукты не только, если это оказывается выгоднымъ по отношенію справочныхъ цѣнъ, но и по отношенію собственныхъ хозяйственныхъ обстоятельствъ.

Для достиженія этой цѣли представляется выборъ между двумя родами дорогъ, между шоссе и рельсовыми путями. Хотя шоссе и представляетъ значительныя преимущества передъ нынѣ существующими дорогами, однако прекращеніе сообщенія по оному во время сильныхъ снѣжныхъ заносовъ было-бы неизбѣжно, потому что и на самыхъ лучшихъ шоссе въ зимнее время образовались-бы ухабы,

вслѣдствіе того обстоятельства, что на неизмѣримыхъ пространствахъ Россіи малѣйшій вѣтеръ заноситъ дороги снѣгомъ.

Устранить это обстоятельство почти невозможно. — Можно-бы возразить, что и рельсовый путь можетъ подвергаться такимъ-же заносамъ, какъ и шоссе. — Съ одной стороны это совершенно справедливо, но съ другой стороны рельсовый путь удобнѣе защитить отъ заносовъ, а буде такіе образуются, въ случаѣ недостаточности защиты, гораздо легче очистить отъ снѣга сравнительно узкую желѣзнодорожную колею, нежели шоссе.

Во вторыхъ, при передвиженіи грузовъ по дорогамъ необходимо наибольшее по возможности сбереженіе рабочей силы и уменьшеніе расходовъ по перевозкѣ.

Въ настоящее время подвозные къ станціямъ пути не соотвѣтствуютъ ни тому, ни другому требованію. Крайне дурное состояніе этихъ путей, по необходимости заставляетъ утрачивать громадную рабочую силу, какъ человѣческую, такъ и животныхъ. Можно себѣ представить, сколько рабочей силы отвлекается отъ полевыхъ работъ, для того, чтобы перевезти нагруженные подводы до ближайшей желѣзнодорожной станціи, отстоящей иногда на 50 верстъ отъ мѣста производства. Пока вернутся подводы, проходитъ нѣсколько сутокъ, тогда какъ это время могло-бы быть употреблено съ гораздо бѣльшею пользою на обработку полей. Теперь рабочая сила тратится непроизводительно; полученная за перевозку заработная плата весьма незначительна въ сравненіи съ тою выгодой, которая могла-бы быть извлекаема, при раціональномъ примѣненіи рабочей силы къ другимъ работамъ.

Съ одной стороны происходитъ громадная и непроизводительная трата рабочей силы, съ другой-же на земле-

дѣліе падають расходы, которыхъ оно не въ состояніи вынести: одинъ только подвозъ обходится до 12 коп. съ пуда! Понятно, что такой расходъ слишкомъ обременителенъ и необходимо долженъ отозваться на производствѣ парализующимъ образомъ.

Положеніе дѣлъ должно совершенно измѣниться, какъ только подвозные пути будутъ превращены въ рельсовые, допускающіе замѣну дѣйствующей теперь рабочей силы паровою. Расходъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда и версты, во что обходится подвозъ при существующихъ нынѣ способахъ передвиженія (см. вышеприведенную таблицу: Елецъ), понижался бы, при подвозѣ по желѣзной дорогѣ, до $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты, или, пользуясь тѣмъ-же примѣромъ, подвозъ груза въ 600 пудовъ на разстояніи въ 110 верстъ обошелся бы не въ 72 рубля, какъ нынѣ, а только въ 16 рублей 50 коп.

Въ виду сего, если будутъ устроены питательныя желѣзныя дороги, удешевляющія подвозъ продуктовъ, то немедленно увеличится и районъ подвоза къ желѣзнымъ дорогамъ. Если въ настоящее время производители находятъ выгоднымъ подвозить свои продукты на разстояніи 110 в. съ платою по 72 рубля за 600 пудовъ, то понятно, что, при пониженіи подвозной цѣны по желѣзной дорогѣ до $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты, продукты эти могутъ быть подвозимы на разстояніи 480 верстъ, или другими словами, производительный районъ Ельца безъ всякаго увеличенія подвозныхъ расходовъ для производителя увеличился бы отъ 110 верстъ до 480 верстъ. Ясно, что вліяніе такого измѣненія подвозныхъ средствъ, должно имѣть чрезвычайно успѣшные результаты. Однако какъ достигнуть этой цѣли?

Указывая на Западную Европу, отвѣчаю: сооруженіемъ подвозныхъ или питательныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Но что слѣдуетъ разумѣть подѣ питательными желѣзными дорогами, необходимыми для Россіи?

Прежде всего слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что для Россіи питательныя желѣзнодорожныя линіи должны быть предназначены специально для перевозки товаровъ и могутъ быть приспособлены для производства пассажирскаго движенія лишь на столько, на сколько это возможно безъ затраты значительныхъ расходовъ. Поѣтому на первомъ планѣ стоятъ интересы грузоваго движенія. Такъ какъ грузы могутъ двигаться сравнительно медленно, насколько не устраняя этимъ главнаго удобства желѣзнодорожнаго сообщенія, заключающагося въ быстротѣ и дешевизнѣ перевозки, то и стоимость постройки такой дороги, а также и расходы по эксплуатаціи оной могутъ быть значительно уменьшены въ сравненіи со стоимостью обыкновенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ поѣзда должны двигаться съ бѣльшею скоростью.

Эксплуатація такихъ питательныхъ дорогъ можетъ производиться лишь днемъ. — Вслѣдствіе сравнительно медленнаго движенія и служба по охраненію линіи и сопряженные съ нею расходы, могутъ быть доведены до минимума, такъ какъ поѣзда во всякое время могутъ быть останавливаемы мгновенно. — Составъ служащихъ на станціяхъ, въ виду незначительности движенія, можетъ быть крайне ограниченъ. — Завѣдываніе дѣлами питательной линіи можетъ быть возложено на главное управленіе той желѣзной дороги, которую линія эта питааетъ, вслѣдствіе чего и избѣгаются излишніе расходы.

Само собою разумѣется, что всѣ тѣ правительственныя распоряженія и требованія статистическихъ свѣдѣній и пр., исполненіе коихъ сопряжено для желѣзныхъ дорогъ съ значительными затрудненіями и денежными затратами,

не должны относиться къ питательнымъ линіямъ. При устройствѣ этихъ линій слѣдуетъ руководствоваться лишь соображеніями, вызываемыми мѣстными условіями; главная задача ихъ должна состоять въ производствѣ грузоваго сообщенія, а затѣмъ уже пассажирскаго, при чемъ нѣтъ надобности заботиться о предоставленіи публикѣ тѣхъ особыхъ удобствъ, которыя вынуждены предоставлять ей главныя желѣзныя дороги, нерѣдко въ ущербъ ихъ финансовымъ интересамъ.

Сколько мнѣ извѣстно, Россія до сихъ поръ не имѣетъ ни одной дороги, которая могла бы быть названа питательною. Ливенская дорога не можетъ быть причислена къ этой категоріи дорогъ, такъ какъ все различіе между нею и сосѣднею ея Орловско-Грязскою дорогою заключается въ различной ширинѣ колеи, а влѣдствіе этого и въ меньшемъ типѣ подвижнаго состава. Во всѣхъ другихъ отношеніяхъ она можетъ быть поставлена на ряду съ прочими главными желѣзными дорогами.

Но одно это различіе, существующее между Ливенскою и прочими русскими дорогами, по моему мнѣнію, еще не можетъ быть признано примѣтою питательной дороги. Хотя расходы на первоначальное сооруженіе такой дороги были бы значительно меньше, вслѣдствіе пріобрѣтенія рельсовъ и подвижнаго состава болѣе легкаго типа, однако не слѣдуетъ упускать изъ виду, что различіе это въ свою очередь должно вызвать болѣе сложную администрацію и увеличеніе расходовъ по эксплуатаціи. Это объясняется тѣмъ, что грузы, прибывающіе по такой дорогѣ на смежную станцію главной дороги, по необходимости должны быть подвергаемы дорого стоящей перегрузкѣ. Кромѣ того станція эта должна быть снабжена дорого стоящими приспособленіями, какъ рельсовыми, такъ и необходимыми

для перегрузки, какъ это доказываетъ устройство станціи Верховье, сооруженіе которой сопряжено съ значительными и при томъ непроизводительными расходами. Къ этому еще надо прибавить, что при одинаковой ширинѣ колеи, старый подвижной составъ главной дороги, въ особенности локомотивы, не могущіе уже служить на оной, еще долгое время могутъ быть употреблены съ пользою на питательныхъ дорогахъ.

Наконецъ, предложимъ вопросъ: что выгоднѣе для страны, шоссе или желѣзныя дороги?

Безъ всякаго сомнѣнія устройствомъ шоссе невозможно достигнуть сбереженія человѣческой рабочей силы, потому что для сопровождающаго грузъ человѣка безразлично, будетъ ли запряженное въ телѣгу животное болѣе или менѣе напрягать свои силы при перевозкѣ тяжести. Но за то произойдетъ сбереженіе рабочей силы животныхъ, такъ какъ на каждое изъ нихъ при передвиженіи тяжестей по шоссе, можно будетъ нагрывать больше нежели по обыкновеннымъ дорогамъ. Для Россіи же главнымъ образомъ важно сбереженіе человѣческой рабочей силы, ибо, при весьма скудномъ народонаселеніи и громадныхъ пространствахъ земли, удобныхъ для обработки, необходимо, по возможности, не отвлекать имѣющейся рабочей силы отъ сельско-хозяйственныхъ работъ. Поэтому, съ устройствомъ питательныхъ дорогъ, всѣ рабочіе дни, которые нынѣ, а равно при существованіи шоссе, затрачиваются при сопровожденіи поднодь непроизводительно, могли бы быть употреблены на земледѣльческую или иную производительную работу; въ этомъ-то и заключается весьма важная для Россіи выгода.

Наконецъ, представляется вопросъ: долго ли, при настоящей быстротѣ развитія производительныхъ силъ страны,

шоссе вообще могутъ удовлетворять требованіямъ сообщенія?

Во Франціи и Германіи уже теперь признали необходимымъ удовлетворить возвышеннымъ требованіямъ нашего времени и потому какъ на шоссе, такъ и на прекрасныхъ проселочныхъ дорогахъ, по качеству своему весьма мало уступающихъ шоссе, нынѣ прокладываются рельсовые пути. Однако въ этихъ государствахъ развитіе путей сообщенія имѣло естественный постепенный ходъ, потому что эти дороги и шоссе уже давно существовали до возникновенія проектовъ о постройкѣ питательныхъ дорогъ въ томъ видѣ, какъ онѣ строятся теперь вездѣ. Россія, не имѣя ни шоссе въ такомъ размѣрѣ, ни обыкновенныхъ дорогъ, которыя могли бы сравняться съ дорогами во Франціи и Германіи, къ этому вопросу должна отнестись иначе. По моему мнѣнію, Россія можетъ избѣжать расходовъ на постройку шоссе, въ виду того, что она, пользуясь указаніями опыта западно-европейскихъ государствъ, можетъ миновать эту переходную ступень развитія путей сообщенія.

Однако противъ устройства проектируемыхъ питательныхъ дорогъ, во всякомъ случаѣ, будетъ сдѣлано возраженіе, что увеличеніе перевозочной работы главныхъ дорогъ, обусловливаемое постройкою питательныхъ линій, дѣло немыслимое, такъ какъ и въ настоящее время главные дороги не владѣютъ достаточною провозоспособностью для производства болѣе усиленнаго сообщенія, а между тѣмъ увеличеніе подвознаго района ихъ имѣло бы неминуемымъ, послѣдствіемъ увеличеніе притока грузовъ.

Возраженіе это представляется справедливымъ на сколько оно касается недостаточности провозоспособности нынѣ существующихъ желѣзныхъ дорогъ. Однако именно

этотъ недостатокъ не только побудилъ подкоммисію для изслѣдованія района Риги-Царицынской линіи, но, какъ слышно, и прочія подкоммисіи къ предложенію принять мѣры для усиленія провозоспособности желѣзныхъ дорогъ посредствомъ устройства второй колеи на извѣстныхъ участкахъ. Слѣдовательно, если нынѣ существующіе не достатки признаны повсемѣстно и если мѣры къ устраненію ихъ будутъ приведены въ исполненіе, то тогда не только провозоспособность желѣзныхъ дорогъ будетъ въ состояніи удовлетворять требованіямъ нынѣшняго района, но даже окажется необходимымъ, для увеличенія доходности дорогъ, увеличить, расширить и подвозный районъ ихъ, дабы перевозочныя средства эксплуатировались всецѣло и затраченные правительствомъ на сооруженіе капиталы находили себѣ производительное назначеніе.

Эти соображенія указываютъ на то, что устройствомъ питательныхъ путей, правительство обезпечило бы себѣ производительность затраты на сооруженіе второй колеи. Ясно, что не въ этомъ только заключается необходимость устройства питательныхъ дорогъ, а таковая главнымъ образомъ вызывается важными государственными интересами, состоящими въ томъ, чтобы снабдить все государство путями сообщенія и тѣмъ самымъ поднять цѣнность земельной собственности и финансовыя силы страны. Для достиженія такихъ результатовъ присканіе средствъ для устройства питательныхъ дорогъ не должно представлять затрудненій.

Для Россіи шоссейныя дороги безспорно имѣютъ и въ настоящее время свое значеніе, если ихъ строить лишь для соединенія населенныхъ мѣстъ со станціями желѣзныхъ дорогъ на незначительныхъ разстояніяхъ. Но на большія

разстоянія онѣ для Россіи по видимому въ настоящее время утратили свое значеніе.

При сравненіи условій развитія производства хлѣба и хлѣбной торговли въ Россіи съ таковыми же условіями, существующими въ Америкѣ и описанными въ сочиненіи Р. Орбинскаго: „О хлѣбной торговлѣ Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки“, насъ поражаетъ огромная разница, существующая между развитіемъ хлѣбопашества и хлѣбной торговли въ Америкѣ и въ Россіи. Въ Америкѣ имѣются различныя транспортныя учрежденія, желѣзныя дороги и каналы, соединяющіе главные рѣки между собою и съ озерами, изобилующими водою. Такъ, напр., въ Иллинойсѣ производителю приходится везти свои продукты до ближайшей желѣзнодорожной станціи всего на разстояніи отъ 5 до 20 верстъ.

Если только взглянуть на приложенную къ сочиненію Орбинскаго карту Соединенныхъ Штатовъ, то ясно видно, до какой степени развѣтвляется ихъ желѣзнодорожная сѣть; вездѣ къ главнымъ линіямъ примыкаютъ питательныя вѣтви, дающія возможность легко сбывать всѣ произведенія страны. Поэтому земледѣлецъ, благодаря такимъ удобствамъ сообщенія и сбыта, а также развитой до высшей степени конкуренціи между желѣзными дорогами, имѣетъ возможность перевозить свои продукты по весьма умѣренной цѣнѣ и получать большое вознагражденіе за свои труды.

Кромѣ этой громадной сѣти дешевыхъ путей сообщенія имѣется еще большое число складочныхъ амбаровъ, назначеніе коихъ состоитъ не только въ томъ, чтобы служить мѣстами для храненія хлѣба, но и въ томъ, чтобы способствовать заключенію сдѣлокъ между покупателями и продавцами. Не только порты, экспортирующіе хлѣбъ, имѣютъ амбары, приспособленные для храненія хлѣба и

для быстрой нагрузки его механическомъ путемъ въ большія морскія суда, но такія же приспособленія существуютъ и въ рѣчныхъ портахъ и вообще во всѣхъ мѣстахъ, куда стекается сколько нибудь значительное количество хлѣба. Даже на отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ устроены элеваторы для быстрой нагрузки вагоновъ, которые въ Америкѣ исключительно приспособлены къ перевозкѣ зерна въ сыпную.

Независимо отъ этихъ вспомогательныхъ средствъ и удобствъ, какъ относительно храненія хлѣба въ складахъ, такъ и перевозки его, весьма важнымъ является еще и то обстоятельство, что покупатель, благодаря классификаціи хлѣба правительственными агентами, получаетъ отъ управленія склада варранты съ обозначеніемъ качества хлѣба и по сему вполне обезпеченъ относительно поставки ему хлѣба такого именно качества, какое обозначено въ варрантѣ и не имѣетъ надобности заботиться съ своей стороны объ охраненіи хлѣба. Къ этому еще слѣдуетъ прибавить, что въ Америкѣ производители снабжаются машинами для обработки земли и обмолачиванія хлѣба. Для этой цѣли существуютъ тамъ компаніи, которыя отдають машины въ наймы мелкимъ землевладѣльцамъ, не имѣющимъ возможности купить такія машины на собственные средства; вслѣдствіе этого не только крупныя, но и мелкіе землевладѣльцы пользуются возможностью вести хозяйство усовершенствованнымъ способомъ; однако такое удобство возможно только при условіи существованія столь обширной и развѣтвленной желѣзнодорожной сѣти, какъ въ Америкѣ.

Наконецъ, существующая тамъ громадная конкуренція способствовала къ уменьшенію, по возможности, расходовъ торговли, такъ что съ увѣренностью можно утверждать,

что какъ производство, такъ и торговля хлѣбомъ въ Америкѣ находятся въ такомъ удовлетворительномъ положеніи, лучше котораго ничего нельзя желать.

Прежде чѣмъ вернуться опять къ разсматриваемому мною вопросу, я долженъ еще указать на то обстоятельство, что всѣ учрежденія, о коихъ выше упомянуто, обязаны своимъ существованіемъ частной инициативѣ и устроены на средства частныхъ предпринимателей. Правительство пришло только на помощь желѣзнодорожнымъ Обществамъ, и то не наличными деньгами, а уступкою участковъ земли, отъ продажи которыхъ эти Общества лишь впоследствии приобрѣтали выгоды. Эта же частная инициатива послужила толчкомъ къ распространенію огромной конкуренціи и къ быстрому развитію всѣхъ поименованныхъ учреждений, получившихъ свое начало отъ предприимчивости и интеллигенціи американцевъ.

Какое же заключеніе изъ всего вышесказаннаго можно сдѣлать по отношенію къ Россіи?

По моему мнѣнію, слѣдующее:

во первыхъ, для поддержки хлѣбнаго производства и для привлеченія къ участию въ хлѣбной торговлѣ мѣстностей, въ настоящее время совершенно исключенныхъ изъ таковаго участія, слѣдуетъ устроить подвозные питательные рельсовые пути и

во вторыхъ, для поддержки вывозной торговли и для борьбы противъ конкуренціи по части хлѣбной торговли, прежде всего слѣдуетъ устроить въ портовыхъ городахъ сило-амбары.

Устройство такихъ амбаровъ необходимо начать именно въ портахъ, особенно въ виду того, что для Россіи предметомъ первостепенной важности представляется собирать въ этихъ мѣстахъ обширные запасы хлѣба, пред-

назначеннаго для вывоза; при такихъ условіяхъ Россія, имѣя во всякое время достаточное для вывоза по первому требованію количество хлѣба, будетъ имѣть возможность съ успѣхомъ вступить въ борьбу съ конкурирующими странами.

Въ настоящее время; къ великому ущербу русской хлѣбной торговли, нѣтъ возможности склада обширныхъ партій хлѣба по неимѣнію особыхъ складочныхъ мѣстъ; существующіе же склады устроены такъ, что храненіе въ нихъ большаго количества хлѣба въ теченіи болѣе продолжительнаго времени, невозможно.

Устройство товарныхъ складовъ въ портахъ имѣло бы благотворное вліяніе и на желѣзныя дороги въ томъ отношеніи, что склады эти способствовали бы болѣе равномерному распредѣленію грузовъ между желѣзными дорогами.

Когда современемъ проектируемыя сооруженія въ портовыхъ городахъ окажутся дѣйствительно цѣлесообразными и принесутъ ожидаемую отъ нихъ пользу какъ хлѣбной торговлѣ, такъ и хлѣбному производству, тогда можно будетъ приступить къ устройству такихъ же сооружений и въ центрахъ хлѣбной промышленности во внутреннихъ губерніяхъ Имперіи, а равно и къ установленію извѣстнаго рода сношеній между этими учрежденіями и учрежденіями, находящимися въ портовыхъ городахъ.

При нынѣшнихъ условіяхъ нельзя думать объ устройствѣ такихъ складочныхъ мѣстъ во внутреннихъ пунктахъ Имперіи. Но когда русскіе купцы начнутъ съ выгодною пользоваться складами, имѣющими быть устроенными въ портовыхъ городахъ, тогда неизбѣжно явится потребность въ устройствѣ такихъ складовъ и во внутреннихъ центрахъ хлѣбной торговли.

Рядомъ съ устройствомъ въ портахъ складочныхъ мѣстъ для хлѣба должно идти и приспособленіе товарныхъ ваго-

новъ для перевозки хлѣба въ сыпную, какъ въ видахъ сбереженія расходовъ по покупкѣ и починкѣ мѣшковъ, такъ и въ видахъ болѣе совершеннаго по возможности эксплуатированія сило-амбаровъ для ускоренія нагрузки и выгрузки вагоновъ.

Огромная важность устройства въ Россіи такихъ сооружений для торговли вообще и для хлѣбной торговли въ частности едва ли подлежитъ сомнѣнію, въ особенности въ виду неравной борьбы съ Америкою, располагающею несравненно лучшими средствами для успѣшнаго веденія этой борьбы. Однако возникаетъ вопросъ: гдѣ найти Россіи необходимыя для такого предпріятія средства?

Безъ сомнѣнія въ Россіи нѣтъ того духа предпримчивости, благодаря которому возникаютъ по собственной инициативѣ предпріятія, доселѣ еще несуществовавшія и на доходность которыхъ поэтому впередъ нельзя рассчитывать съ увѣренностью.

Американцы и англичане, вслѣдствіе болѣшей предпримчивости, находчивости и склонности къ новизнамъ, болѣе способны къ осуществленію подобныхъ предпріятій.

Такъ какъ въ Россіи въ этомъ отношеніи дѣйствуютъ совершенно иныя условія и устройство сило-амбаровъ имѣетъ весьма важный государственный интересъ, то правительству необходимо, по крайней мѣрѣ, на первое время прійти на помощь денежными средствами городскимъ думамъ и биржевому купечеству для осуществленія этихъ предпріятій.

Одновременное совмѣстное участіе трехъ причастныхъ факторовъ въ разрѣшеніи этого важнаго вопроса должно безъ сомнѣнія увѣнчаться успѣхомъ и чѣмъ скорѣе будетъ приступлено къ осуществленію этого проекта, тѣмъ болѣе будетъ обезпеченъ самый успѣхъ его.

Наконецъ, обратимся опять къ вопросу о путяхъ сообщенія. Вопросъ этотъ конечно не можетъ быть рѣшенъ такъ легко, какъ вопросъ о товарныхъ складахъ; необходимость устройства сихъ послѣднихъ пока имѣется лишь въ 4 или 5 портовыхъ городахъ, между тѣмъ какъ вопросъ о томъ, какъ и, въ особенности, гдѣ могутъ быть построены съ пользою питательные пути, относится ко всей обширной территоріи россійской Имперіи.

Основанія для рѣшенія этого вопроса крайне сложны въ виду разнородности интересовъ и нуждъ отдѣльныхъ частей государства; а потому здѣсь можно указать лишь на то, что, при рѣшеніи вопроса о томъ, въ какихъ именно мѣстностяхъ ощущается наибольшая потребность въ устройствѣ питательныхъ рельсовыхъ путей, слѣдуетъ руководствоваться соображеніями правленій различныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и мѣстныхъ земскихъ учреждений.

При постройкѣ такихъ путей, не слѣдуетъ имѣть въ виду лишь соединеніе населеннаго мѣста съ ближайшею желѣзнодорожною станціею, а главнымъ образомъ и прежде всего слѣдуетъ обращать вниманіе на производительную силу цѣлой мѣстности, такъ что конечный пунктъ такой питательной линіи долженъ быть доведенъ лишь до одной изъ существующихъ дорогъ, хотя бы въ такомъ мѣстѣ, которое вовсе не населено въ данный моментъ. Благодаря вліянію желѣзныхъ дорогъ такія мѣста, какъ извѣстно, очень быстро обстраиваются.

На сколько могущественна притягательная сила желѣзнодорожныхъ станцій, побуждающая окрестное населеніе устремляться къ нимъ и вблизи ихъ устраивать свои жилища или по крайней мѣрѣ рынки,—тому служатъ доказательствомъ многія станціи Риги-Царицынской линіи.

Такимъ примѣромъ можетъ служить, между прочимъ, станція Токаревка, при которой устроился настоящій рынокъ, на который нынѣ стекается часть продуктовъ, доставлявшихся прежде въ деревню Полетаево, такъ что эта послѣдняя со временемъ, когда рынокъ въ Токаревкѣ еще болѣе расширится и обстроится, должна будетъ окончательно утратить свое торговое значеніе. Поэтому постройка вѣтви отъ Токаревки до деревни Полетаево не только способствовала бы сохраненію значенія этого пункта, но, удешевляя стоимость перевозки и съ тѣмъ вмѣстѣ расширяя районъ подвоза, придала бы деревнѣ Полетаево еще большее торговое значеніе.

Практическое рѣшеніе вопроса о томъ, гдѣ именно слѣдуетъ устроить питательныя рельсовыя вѣтви, не составляетъ задачи настоящей брошюры. Она имѣетъ цѣлью указать лишь на нѣкоторыя обстоятельства, которыми слѣдуетъ руководствоваться при рѣшеніи этого вопроса.

Въ заключеніе не лишнимъ считаю указать на то, что во Франціи и въ Германіи общины и жители окрестныхъ мѣстностей, пересѣгаемыхъ желѣзною дорогою, совместно съ правительствомъ несли расходы по постройкѣ подвозныхъ питательныхъ путей. Такъ какъ въ Россіи подвозные пути должны быть приспособлены главнымъ образомъ къ товарному сообщенію, то поэтому главныя желѣзнодорожныя линіи, къ которымъ пути эти должны примкнуть, могли бы ихъ снабдить частью своего подвижнаго состава, а также старыми рельсами, которые для нихъ самихъ, вслѣдствіе болѣе скорого хода ихъ поѣздовъ, окажутся непригодными къ дальнѣйшему употребленію, вслѣдствіе чего значительно уменьшилась бы стоимость ихъ постройки.

Оба вопроса, т. е. о товарныхъ складахъ и подвозныхъ питательныхъ путяхъ, по моему мнѣнію, имѣютъ громад-

ное значеніе для Россіи, не только въ виду конкуренціи ея съ Америкою, но и въ виду необходимости способствовать внутреннему ея развитію, увеличенію производительныхъ силъ страны и поднятію уровня народнаго благосостоянія. Поэтому всестороннее обсужденіе этихъ вопросовъ первостепенной важности представляется неотложнымъ и крайне необходимымъ.

О. Мертенсъ.