ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ИТОГИ истекшаго сорокапятилѣтія.

С. С. БЕХТѢЕВА.

Стяжать богатство или вѣчно бороться со скудостью — о семъ подлежитъ къ разрѣшенію вопросъ. Благословляемъ будетъ Россіей часъ разрѣшенія сего вопроса; съ онымъ возникнетъ благосостояніе сорокамилліоннаго народа, живущаго въ селахъ и деревняхъ. (*Изъ записки члена Госуд. Сов. графа Ник. Сел. Мордвинова Императору Николаю I въ 1833 г.*).

ТОМЪ III.

Хлѣбная торговля и элеваторы.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1911.

ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ИТОГИ истекшаго сорокапятилѣтія.

С. С. БЕХТѢЕВА.

Стяжать богатство или вѣчно бороться со скудостью — о семъ подлежитъ къ разрѣшенію вопросъ. Благословляемъ будетъ Россіей часъ разрѣшенія сего вопроса; съ онымъ возникнетъ благосостояніе сорокамилліоннаго народа, живущаго въ селахъ и деревняхъ. (*Изъ записки члена Госуд. Сов. графа Ник. Сел. Мордвинова Императору Николаю I въ 1833 г.*).

ТОМЪ III.

Хлѣбная торговля и элеваторы.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1911.

Типографія „Сельскаго Вѣстника“, Мойка, 32.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Предлагая вниманію читателей настоящій мой трудъ, я очень далекъ отъ самообольщенія, что написалъ что-либо вполнѣ законченное, не подлежащее оспариванію. Ни на что подобное я не претендую, мои желанія не идутъ далѣе того, чтобы привлечь общественное вниманіе къ дѣлу, по моему убѣжденію, огромной народо-хозяйственной и Государственной важности, которому, по какому то странному недоразумѣнію 25 лѣтъ не отводятъ подобающаго почти первенствующаго мѣста въ ряду другихъ вопросовъ, занимающихъ наше думающее и интересующееся судьбами отечества общество.

Самое большое мое желаніе, это, чтобы люди, подготовленные знаніемъ и опытностью въ дѣлѣ, мною выдвигаемомъ, отдали бы часть своего труда и времени на работу надъ вопросами, выдвигаемыми настоящимъ трудомъ. Радъ буду, если другіе, болѣе меня авторитетные и освѣдомленные изслѣдователи, критикуя мой трудъ, замѣнятъ мои положенія своими положеніями и выводами, болѣе доказанными, болѣе вѣрными, чѣмъ мои. Желаю только одного, чтобы вопросами, мною поставленными, занялись изслѣдователи серьезные, дабы совокупными трудами и обмѣнами мыслей скорѣе дойти до вѣрныхъ заключеній, и это, конечно, не для академическихъ упражненій, а для скорѣйшаго проведенія въ жизнь того преобразованія нашей хлѣбной торговли, въ которомъ такъ давно нуждается нашъ основной промыселъ—сельское хозяйство, и безъ

чего быстрый прогрессъ техники с.-х. промысла не возможенъ, если продажная стоимость произведеній этого промысла не будетъ покрывать расходы на подъемъ культуры.

Вопросами, трактуемыми въ настоящемъ трудѣ, я началъ заниматься еще 25 лѣтъ назадъ, но съ тѣхъ поръ у меня былъ чуть не 20-лѣтній перерывъ, когда я, утративъ всякую надежду на осуществленіе моихъ идеаловъ, занялся другимъ. Въ октябрѣ 1909 года мнѣ пришлось участвовать въ совѣщаніи о реализаціи урожая подъ предсѣдательствомъ Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ А. В. Кривошеина при участіи многихъ высшихъ авторитетныхъ лицъ, правительственныхъ, а также и руководителей крупнѣйшихъ въ Россіи Банковъ. Все мною слышанное въ этомъ совѣщаніи окрылило меня надеждами и возбудило во мнѣ вновь интересъ къ дѣлу, которому посвящена настоящая работа. Разнообразіе взглядовъ, высказывавшихся въ этомъ совѣщаніи, убѣдили меня въ необходимости такой работы, чтобы развернуть возможно полнѣе вопросъ объ организаціи и упорядоченіи торговли продуктами нашего основного промысла. Вскорѣ затѣмъ, въ половинѣ ноября, я имѣлъ обстоятельный разговоръ по этому же предмету съ руководителемъ нашей внутренней политики, интересующимся тоже этими вопросами, которымъ онъ въ свое время посвятилъ не мало труда. Разговоръ этотъ и тѣ перспективы, которыя при этомъ открывались, привели меня къ рѣшенію взяться за этотъ трудъ, для меня едва посильный какъ по возрасту моему, такъ и по моей служебной занятости.

Задача оказалась дѣйствительно трудной, потребовавшей много труда и времени; пришлось вытащить и пересмотрѣть мой архивъ, мои стародавніе матеріалы и работы, собирать новые матеріалы, а также и литературу вопроса, къ сожалѣнію, у насъ очень бѣдную; пришлось обращаться въ Министерства Торговли и Промышленности, Путей Сообщенія, Финансовъ, Главное Управленіе Землеустройства все за тѣми же матеріалами, ибо я всегда въ

моихъ работахъ предпочитаю пользоваться офиціальными, не тенденціозными данными.

Все добываемое приходилось пересматривать, перечитывать, изучать. Трудность положенія, какъ я уже сказалъ, усугублялась обширными служебными занятіями, постоянно отвлекавшими мою мысль далеко отъ настоящаго труда, надъ которымъ приходилось работать лишь въ перерывы обязательныхъ занятій. Этимъ объясняются многіе недостатки книги, длинноты, повторенія, нѣкоторая безсистемность въ разстановкѣ матеріаловъ и данныхъ. Всѣ эти дефекты книги я прекрасно сознаю, но недостатокъ времени и здоровья заставляетъ меня мириться съ ними въ видахъ выигрыша времени для дѣла, требующаго спѣшности.

Въ вопросахъ, требующихъ спеціальныхъ техническихъ знаній, мнѣ, какъ не инженеру и не технику, пришлось обращаться за помощью людей авторитетныхъ и знающихъ.

Вотъ почему ранѣе всего считаю своимъ нравственнымъ долгомъ просить принять мою сердечную благодарность за любезную помощь и совѣты по спеціальнымъ вопросамъ Инженеровъ Д. Н. Дурново, В. И. Горячковскаго, В. Н. Воскресенскаго, В. Д. Ильина и Н. А. Снарскаго. Прошу также принять сердечную же признательность за любезное обогащеніе меня разными матеріалами и статистическими данными: управляющаго Ст. Отд. Д-та Тамож. Сборовъ В. И. Покровскаго, стоящихъ во главѣ Отдѣловъ М-ва Торг. и Пром. С. П. Веселаго и В. Д. Сибилева, Члена Совѣта Главноупр. З. и З. А. М. Терне, Директора Д-та ж. д. дѣлъ Н. Е. Гіацинтова, члена Тарифнаго Комитета М. П. Чернышева, большаго знатока хлѣботорговаго дѣла, и М. П. Федорова, также спеціалиста въ этой области. Не только снабженіемъ меня нужнымъ матеріаломъ, совѣщаніемъ, но и сотрудничествомъ по разнымъ выкладкамъ и вычисленіямъ, помогали мнѣ съ непрерывнымъ интересомъ два молодые инженера В. Д. Ильинъ (строитель Елецкаго элеватора) и служащій въ Отдѣлѣ Торговыхъ Пор-

товъ Инж. П. Сообщ. Н. А. Снарскій. Этому послѣднему, поражающему несмотря на его молодость, солидностью знаній и трудоспособностью, приношу мою сугубую признательность.

Въ заключеніе позволяю себѣ обратиться съ покорнѣйшей просьбой къ читателямъ и рецензентамъ не отказаться отъ присылки мнѣ своихъ замѣчаній (съ указаніемъ главъ) по содержанію настоящей книги, съ приложеніемъ своихъ адресовъ. Я буду чрезвычайно благодаренъ всѣмъ почтившимъ меня своими сообщеніями. Замѣчанія эти дадутъ указанія для исправленія книги во второмъ ея изданіи, если таковое будетъ. Кромѣ того присылкою мнѣ замѣчаній опредѣлится кругъ лицъ, интересующихся громаднѣйшаго значенія дѣломъ, составляющимъ предметъ предлежащаго труда, а это можетъ быть дастъ возможность интересующимся собраться на совѣщаніе не только для обмѣна мнѣній, но и для коллективной работы. Это лучшій способъ разработки вопроса, способъ простой и скорый. Замѣчанія прошу адресовать: Ст. Донъ Юго-Восточн. ж. д. до 1 Октября, а позже С.-Петербургъ, Сергіевская, 4.

С. С. Бехтѣевъ.

Декабрь 1910 г.

ГЛАВА I.

Хлѣбныя залежи, доставка хлѣба въ порты и вывозъ его за границу.

ПОШЛЕТЪ ЛИ Богъ Россіи неурожай или хорошій урожай, и то и другое у насъ одинаково вызываетъ безпокойство, тревогу и замѣшательство въ сельскохозяйственныхъ, коммерческихъ, общественныхъ и правительственныхъ кругахъ.

Въ первомъ случаѣ заботы вызываются выдачею ссудъ крестьянамъ, а для сего массовыя покупки хлѣба и связанныя съ этимъ основательныя и всего чаще неосновательныя осужденія, то правительственныхъ, то общественныхъ дѣятелей, такъ или иначе причастныхъ къ покупкѣ хлѣба и распредѣленію его между нуждающимися. Кого-кого и въ чемъ только при этомъ ни осуждаютъ и сколько казенныхъ денегъ при этомъ тратится и нерѣдко безъ оправдываемой нужды.

При хорошемъ урожаѣ, опять крики и осужденія на разныя темы: то правительство не умѣетъ удержать хлѣбныя цѣны отъ пониженія, то собираются совѣщанія для проектированія мѣръ противъ вздорожанія хлѣба, обычно же и издавна первѣе всего къ отвѣту привлекается Министерство Путей Сообщенія. И подвижного-то состава не хватаетъ на желѣзныхъ дорогахъ, разъѣздовъ мало, и станціи-то не оборудованы, и распоряжаться-то оно своимъ подвижнымъ составомъ не умѣетъ и т. д. Газеты, коммерсанты, общественное мнѣніе—всѣ требуютъ милліоновъ на устраненіе какъ этихъ дефектовъ, такъ и на раз-

витіе станцій и постройку зернохранилищъ и притомъ не премѣнно какого-то простѣйшаго типа.

То же началось было и въ Августѣ истекшаго 1909 года, но на этотъ разъ Министерство Путей Сообщенія, уже давно изощрившееся на нигдѣ въ мірѣ не существующей еще полнотѣ использованія подвижного состава, сдѣлало еще чрезвычайныя напряженія, нагрузило по 900 пудовъ въ вагоны, разсчитанные на 750 пудовъ, обратило особливое вниманіе на быстроту оборотовъ подвижного состава и проч. Достаточно сказать, что, вмѣсто средней перевозки въ Августѣ и Сентябрѣ по 48 милл. пудовъ хлѣба въ мѣсяцъ, оно перевезло въ 1909 г. по тѣмъ же желѣзнымъ дорогамъ не безъ вреда, конечно, подвижному составу по 101 милл. пудовъ въ мѣсяцъ и все же не могло предотвратить накопленія станціонныхъ залежей. Исключительно сухая и длинная осень увеличила подвозъ въ пропорціи большей, чѣмъ увеличилась желѣзнодорожная перевозка. На этотъ разъ для нападеній избрано было другое вѣдомство.

Посыпались жалобы и осужденія не на Министерство Путей Сообщенія, которое сдѣлало больше, чѣмъ оно могло и даже должно было сдѣлать для развитія хлѣбныхъ перевозокъ, а на Министерство Торговли, которое стало виновно въ необорудованности портовъ, оказавшихся неподготовленными къ пріемкѣ и отправкѣ всего къ нимъ подвозимаго желѣзными дорогами. Ну, конечно, снова крики о необходимости оборудованія портовъ до способности принимать все туда безъ нужды везомое, не требуемое размѣрами торговаго вывознаго спроса, ибо подвозимое въ порты изъ нихъ не увозилось и по необходимости должно было тамъ залегать, образуя ненужныя портовыя залежи, обычно гнетущія рынокъ перепредложеніемъ. И, какъ водится, новыя требованія милліоновъ рублей на оборудованіе портовъ.

Безъ опасенія впасть въ ошибку можно смѣло утверждать, что если бы, внявъ крику, правительство рѣшилось

потратить десятки, а можетъ быть и сотни милліоновъ рублей на расширеніе пріемной способности портовъ до размѣровъ провозоспособности желѣзныхъ дорогъ, то съ одной стороны, всего вѣроятнѣе, размѣръ желѣзнодорожныхъ перевозокъ пересталъ бы отвѣчать портовой пріемоспособности и вновь пришлось бы развивать желѣзнодорожную работу; а что не только вѣроятно, но и несомнѣнно, это то, что залежи со станцій желѣзныхъ дорогъ были бы перевезены въ порты, гдѣ накопилось бы такое запасное депо зерна, которое не могли бы вмѣстить всѣ хлѣбные магазины нашихъ портовъ, а вѣдь ихъ въ общемъ болѣе, чѣмъ на 150 милліоновъ пудовъ. Пришлось бы держать и въ другихъ портахъ, подобно Новороссійскому, хлѣба не только на желѣзнодорожныхъ путяхъ и площадяхъ, но и въ вагонахъ и цистернахъ даже*). И это потому только, что въ порта тащатъ хлѣбъ не проданный, чего во всемъ мірѣ, кромѣ Россіи, не наблюдается.

Какъ крестьяне везутъ хлѣбъ на базаръ на продажу, возами, такъ у насъ и въ порты тащатъ хлѣбъ вагонами тоже

*) Прилагаемые фотографическіе снимки сдѣланные въ ноябрѣ 1910 г. даютъ ясное представленіе о томъ, къ какимъ печальнымъ, скажу безобразнымъ, послѣдствіямъ приводитъ уничтоженіе станціонныхъ залежей, гдѣ на отвѣтственности жел. дорогъ хлѣбъ никогда не хранился столь варварски, какъ это теперь вынуждены дѣлать экспортеры, пригнетенные необходимостью покупать ненужный имъ хлѣбъ. Покупается же хлѣбъ только во избѣжаніе удешевленія купленнаго, дабы избѣгнуть разоренія. Такія же фотографіи имѣются конечно и у заграничныхъ импортеровъ и не могутъ не побуждать ихъ къ пониженію цѣны. Поистинѣ соблазнительное явленіе. Министерство Финансовъ дешевыми ссудами старается удержать хлѣбъ внутри страны для поднятія цѣны а Министерство Путей Сообщенія вынуждено напрягать усилія, чтобы скорѣе вывезти его на гніеніе въ порта, дабы избѣгнуть станціонныхъ залежей и связанныхъ съ ними криковъ и осужденій. Намъ удалось получить фотографіи только отъ трехъ портовъ, но изъ сего не слѣдуетъ, что такого же культурнаго храненія нѣтъ въ другихъ портахъ, вездѣ тоже самое: хлѣбъ ссыпается на землю въ закрома изъ сложенныхъ въ стѣнки мѣшковъ съ хлѣбомъ, сверху накрывается брезентами. Приложенные фотографическіе снимки даютъ ясное представленіе о такомъ храненіи, котораго никогда никто не видалъ на жел.-дорожныхъ станціяхъ при самыхъ большихъ залежахъ.

Такой способъ допускался, и то лишь въ теоріи, одною комиссіею военнаго вѣдомства въ коей и я участвовалъ, при всеобщей мобилизаціи военныхъ силъ въ видахъ быстраго освобожденія вагоновъ подъ посадку войскъ.

на продажу. Какъ на базарныхъ площадяхъ при чрезмѣрномъ привозѣ возовъ падаетъ цѣна, такъ у насъ и въ портахъ, превращенныхъ въ сельскіе или городскіе базары, излишній привозъ понижаетъ цѣну. Съ базаровъ при паденіи цѣнъ крестьяне нерѣдко увозятъ хлѣбъ домой выждать цѣну, а уже изъ порта не увезти.

Какъ крупный производитель хлѣба вывозитъ на желѣзнодорожную станцію только хлѣбъ проданный, такъ по здравому смыслу и въ портъ слѣдуетъ посылать только туда проданный хлѣбъ, а не разыскивать тамъ покупщика на товаръ уже прибывшій.

Такъ это должно бы быть, а не такъ это у насъ дѣлается, вопреки примѣру другихъ странъ, опередившихъ насъ въ дѣлѣ организаціи торговли, дезорганизованность которой является у насъ основной причиной несовершенства транспорта, залежей и неустройства въ портахъ.

Попытаемся разобраться въ причинахъ этихъ несомнѣнно, болѣзненныхъ явленій, вызывающихъ тревогу и замѣшательство, злословіе и осужденія всего болѣе по адресу правительственныхъ учрежденій. Основной причиной всѣхъ невзгодъ является отсутствіе правильнаго соотношенія между привозомъ хлѣбныхъ грузовъ на желѣзнодорожныя линейныя станціи и увозомъ таковыхъ на станціи назначенія, между привозомъ желѣзными дорогами хлѣбныхъ грузовъ въ портовыя станціи назначенія и пріемомъ таковыхъ портами и, что всего важнѣе, съ вывозомъ изъ оныхъ за границу. Для отчетливаго уразумѣнія этого положенія прослѣдимъ передвиженіе хлѣбныхъ грузовъ съ момента вывоза ихъ на станцію желѣзной дороги до погрузки въ корабль и тогда мы должны напасть на истинную причину безпокоющихъ насъ явленій.

Прежде всего устанавливаемъ давно извѣстный фактъ, что почти 50% всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ по же-

лѣзнымъ дорогамъ, болѣе или менѣе равномѣрно передвигается въ теченіе 8 мѣсяцевъ съ Декабря по Августъ, а остальное количество, иногда превышающее даже 50%, въ 4 промежуточные мѣсяца. Вотъ это-то обстоятельство и производитъ линейныя залежи, $^2/_3$ коихъ падаетъ на хлѣбъ.

Прежде всего нужно всегда помнить, что желѣзная дорога можетъ перевезти только такое количество грузовъ, для коего она оборудована, но и это максимальное для нея опредѣленное количество можетъ быть ограничено и часто ограничивается тѣмъ количествомъ вагоногрузовъ, которое можетъ отъ нея принять пунктъ назначенія. При отправкѣ большаго количества произойдетъ переполненіе пункта назначенія — невыгрузка вагоновъ, заполненіе станціонныхъ путей, закупорка пункта и пріостановка отправки въ этотъ пунктъ. Поэтому провозоспособность желѣзной дороги фактически опредѣляется не только ея оборудованіемъ, но въ той же степени и пріемною и разгрузочною способностью пункта назначенія. Этимъ и объясняется неравномѣрность станціонныхъ залежей на разныхъ дорогахъ, даже при одинаковомъ гужевомъ подвозѣ грузовъ, ибо пріемная способность разныхъ экспортныхъ пунктовъ не одинакова и въ свою очередь разсчитана на нѣсколько повышенную среднюю подвозку, а не на спорадическую, чрезвычайную подвозку, въ расчетѣ на которую никакое предпріятіе не можетъ дѣлать большихъ строительныхъ затратъ.

Такія чрезвычайныя требованія могутъ быть извиняемы и допускаемы чрезвычайными, непредотвратимыми обстоятельствами, напримѣръ войною, и уже вовсе не объстоятельствами нормальными, требованія коихъ могутъ и должны быть смягчены иными мѣрами. Если всякія транспортныя и складочныя учрежденія создавать по разсчету максимальныхъ случайныхъ требованій, то ни одно изъ нихъ не выдержитъ коммерческихъ разсчетовъ. Добавлю еще, что если къ пункту боль-

шого подвоза, напримѣръ къ порту, подходятъ нѣсколько дорогъ, то каждая изъ нихъ можетъ подвозить къ порту не столько, сколько она могла бы подвезти, а столько, сколько ей, въ зависимости отъ пріемоспособности порта, будетъ предоставлено по расчету общаго числа вагоновъ, вывезенныхъ на каждую дорогу.

Для ясности иллюстрирую это цифровыми данными касательно главнѣйшихъ портовъ, заимствованными изъ оффиціальныхъ источниковъ Министерства Путей Сообщенія.

Первая графа этой таблицы показываетъ, какое количество вагоновъ можетъ быть подвезено въ сутки съ разнымъ грузомъ въ портъ всѣми дорогами, къ нему подходящими, вторая же графа свидѣтельствуетъ о томъ, какое количество вагоновъ, въ теченіе сутокъ привезенныхъ, можетъ быть принято станціями назначенія въ зависимости отъ пріемоспособности станціонныхъ путей и грузовыхъ помѣщеній.

Вагоновъ 900 пудной нагрузки *).

	Суточная подвозоспособность ж. д. со всякимъ грузомъ.	Пріемоспособность желѣзнодорожныхъ путей.
С.-Петербургъ . .	4.000 ваг.	430 ваг.
Ревель	888 „	250 „
Рига	1.405 „	635 „
Виндава	369 „	380 „
Либава	494 „	600 „

*) Размѣры пріемной и выгрузной способностей, указанные въ таблицахъ, получены изъ данныхъ частнаго совѣщанія у Министра Путей Сообщенія 10 сентября 1909 г.

Подвозоспособность жел.-дорожныхъ линій принята по указаніямъ Эксплоатаціоннаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія.

Приблизительный размѣръ возможнаго суточнаго экспорта исчисленъ на основаніи Отчетовъ Начальниковъ торговыхъ портовъ.

Вагоновъ 900 пудной нагрузки.

	Суточная подвозоспособность ж. д. со всякимъ грузомъ.		Пріемоспособность желѣзнодорожныхъ путей.	
Одесса	1.250	„	станція 750 портъ 850	1.600 „
Николаевъ . . .	640	„	650	„
Ѳеодосія. . . .	252	„	250	„
Бердянскъ . . .	210	„	175	„
Маріуполь . . .	1.140	„	855	„
Таганрогъ . . .	300	„	200	„
Геническъ . . .	152	„	50	„
Батумъ	350	„	720	„
Ростовъ	1.497	„	568	„
Новороссійскъ . .	944	„	400	„
Поти	720	„	400	„

Такимъ образомъ, изъ этой же таблицы усматривается, что отправка хлѣба въ порта съ желѣзныхъ дорогъ если и зависитъ отъ степени оборудованности желѣзныхъ дорогъ-отправительницъ, то еще въ большей степени отъ пріемоспособности конечныхъ желѣзнодорожныхъ станцій и отъ развитія станціонныхъ путей, ибо цифры второй графы значительно менѣе первой. Слѣдовательно, можно вывести заключеніе, вопросъ рѣшается просто: необходимо, не жалѣя денегъ, развить эти станціонные пути до такого уровня, при которомъ желѣзныя дороги могли бы, не допуская залежей, въ подборъ отправлять подвезенный на станціи хлѣбъ. Не говоря пока о томъ, полезно или вредно было бы для сельскаго хозяйства такое рѣшеніе вопроса, остановимся ранѣе на другомъ обстоятельствѣ, которое дѣлаетъ безполезнымъ затрату денегъ на это.

Какъ бы ни были развиты станціи прибытія и какое бы большое количество хлѣбныхъ грузовъ они ни могли принять, пріемъ таковыхъ, однако, ограниченъ числомъ вагоновъ, которое можетъ быть подано въ портъ. Если бы подача эта была безгранична, тогда, конечно, можно бы было говорить о развитіи станціонныхъ путей; но бѣда-то въ томъ, что подача-то эта ограничена и во многихъ портахъ нынѣ ниже того количества, которое можетъ быть принято при современномъ развитіи станціонныхъ путей.

Но и этимъ еще не исчерпываются затрудненія. Въ этомъ дѣлѣ есть и еще факторъ, вершающій дѣло — выгрузная способность портовыхъ путей.

Если широко развить станціонные пути и передвигать хлѣбъ безъ соотвѣтствія къ наибольшей подачѣ вагоновъ къ порту, то залежи съ линейныхъ станцій перемѣстятся на конечную и если нельзя всего передвинуть къ порту, то залежь эта будетъ въ наихудшей формѣ — загроможденія станціи неразгруженными вагонами, или же придется вывалить хлѣбъ на землю. А если подавать въ портъ безъ соотвѣтствія наибольшей разгрузочной способности портовыхъ путей, то произойдетъ загроможденіе этихъ путей, или же тоже потребуется вываливаніе на землю.

Слѣдующая таблица освѣщаетъ все это цифрами, при чемъ въ послѣдней графѣ въ цифрахъ же, опредѣляется примѣрный возможный повагонный суточный экспортъ изъ каждаго порта, допускаемый условіями порта.

Нужно, однако, замѣтить, что всѣ цифры третьей графы теоретическія и максимальныя. Въ дѣйствительности разгрузка никогда не достигаетъ такихъ размѣровъ вслѣдствіе права хлѣбовладѣльца 6 дней задерживать хлѣбъ подъ грузами, съ платой по 3 рубля за простой вагона, пока комиссіонеръ не подыщетъ покупателя на препорученный ему товаръ. Поэтому исчисленная погрузка въ дѣйствительности можетъ падать въ большой пропорціи.

	Пріемная способность ж. д. путей въ порту.	Наибольшая выгрузная для хлѣба способность портовыхъ путей.	Возможный суточный экспортъ.
	Вагоновъ.		
С.-Петербургъ . .	430	430	4.230
Ревель	250	150	250
Рига	635	300	3.334
Виндава	380	300	1.500
Либава	600	600	1.667
Одесса	1.600	900	
Николаевъ съ Александр. пристан. .	650	500	920
Ѳеодосія	250	200	875
Геническъ	50	50	
Бердянскъ. . . .	175	150	307
Маріуполь. . . .	855	150	1.417
Таганрогъ	200	200	1.817
Ростовъ-на-Дону. .	568	190	1.417
Новороссійскъ . .	400	400	2.834

Изъ сопоставленія цифръ графы первой со второй, видно, что пріемоспособность ж.-дорожныхъ путей въ порту почти повсемѣстно, за исключеніемъ Петербурга, Либавы, Таганрога и Новороссійска, больше выгрузной способности портовыхъ путей для хлѣба. Отсюда ясно, что если только нужно ускорять вывозъ хлѣба въ порта, то нужно прежде всего развить разгрузку хлѣба на портовыхъ путяхъ до сравненія или даже превышенія станціонной пріемной способности желѣзнодорожныхъ путей.

Изъ сопоставленія же цифръ 3-й графы со второй видно, что почти повсемѣстно отпускная способность портовъ выше наибольшей выгрузной для хлѣба способности портовыхъ путей и, какъ увидимъ далѣе, таковая полностью не используется. Отсюда выводъ: что вывозъ хлѣба съ линейныхъ желѣзнодорожныхъ станцій можно

усилить прежде всего увеличеніемъ разгрузочной способности портовыхъ путей. А все это если и требуется, то только вслѣдствіе ничѣмъ не умѣряемаго, скажу безразсуднаго, хотя и вынужденнаго подвоза хлѣба къ линейнымъ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Насколько такой подвозъ не нуженъ и вреденъ для сельскаго хозяйства, прекрасно удостовѣряютъ нижеслѣдующія оффиціальныя справки, изъ Министерствъ Путей Сообщенія и Торговли и Таможеннаго Департамента полученныя.

Изъ этихъ данныхъ, вполнѣ сходственныхъ для всѣхъ хлѣбъ вывозящихъ портовъ, мы возьмемъ лишь четыре порта большого вывоза и за цѣлый рядъ лѣтъ помѣсячными, съ Іюля или Августа, цифрами иллюстрируемъ подвозъ хлѣбныхъ грузовъ въ порты желѣзными дорогами, водою, гужемъ, и вывозъ зерна за границу. Эти никогда не дѣлаемыя сопоставленія привоза въ порты съ вывозомъ за границу съ большой яркостью свидѣтельствуютъ, что, начиная съ Августа, очень рѣдко съ Іюля, и кончая Октябремъ, а иногда (въ зависимости отъ грунтовыхъ дорогъ и закрытія навигаціи) и даже Декабремъ и Ноябремъ, поступленія хлѣба въ порта по желѣзнымъ дорогамъ, гужемъ и водой значительно превышаютъ фактическій мѣсячный экспортъ, зависящій всецѣло отъ заграничнаго спроса на хлѣбъ. Иначе говоря, подвозъ хлѣба въ порты, превышая спросъ, залегаетъ въ портѣ, вынуждая экспортеровъ на большія денежныя напряженія для образованія этихъ залежей въ портѣ, параллельно залежамъ на линейныхъ станціяхъ, о которыхъ всѣ постоянно кричатъ, тогда какъ никто не озабоченъ портовыми переполненіями, изъ года въ годъ растущими параллельно увеличенію быстроты транспорта желѣзными дорогами. Къ этимъ переполненіямъ всѣ какъ будто стремятся, тогда какъ эти послѣднія, конечно, гораздо болѣе вредны для сельскихъ хозяевъ, чѣмъ станціонныя залежи. Сіи послѣднія имѣютъ нерѣдко ту хорошую сторону, что умѣряютъ массовое выбрасываніе хлѣба въ портовые рынки до переполненія ихъ.

Приводимъ свѣдѣнія касательно Либавы, Николаева, Одессы и Новороссійска. Въ таблицахъ*) рядомъ съ наименованіемъ порта показана суточная и мѣсячная разгрузочная для хлѣба способность портовыхъ вѣтвей, дабы имѣть возможность сопоставлять съ этими данными помѣсячный вывозъ. Разгрузочная способность исчислена нами въ пудахъ путемъ помноженія числа вагоновъ не на 900 пудовъ, а для южныхъ портовъ на 850 пуд., а для Либавы на 800 пуд., въ виду того, что въ общемъ числѣ грузовъ перевозится овесъ, который грузится по 750 п., а не по 900, какъ остальные хлѣба. Въ Либавѣ множитель взятъ меньшій въ виду того, что изъ этого порта овса везется больше, чѣмъ изъ южныхъ портовъ.

НИКОЛАЕВЪ.

Суточн. 425.000 п. Мѣсячн. 12.750.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
1904	Іюль. . . .	3.212	2.667	545
	Августъ. . .	15.789	9.143	6.646
	Сентябрь . .	16.099	11.393	4.706
	Октябрь. . .	14.114	10.694	3.420
		49.214	33.897	15.317.000
1905	Іюль. . . .	8.230	6.639	1.591
	Августъ. . .	14.183	10.026	4.157
	Сентябрь . .	14.328	8.393	5.935
		36.741	25.058	11.683.000

*) Всѣ основныя цифры для исчисленія размѣровъ привоза и вывоза получены изъ оффиціальныхъ источниковъ, при чемъ:

1) Свѣдѣнія о привозѣ по ж. д. и воднымъ путямъ получены изъ данныхъ Отдѣловъ Эксплоатаціоннаго, Статистики и Картографіи Мин. П. Сообщенія.

2) Свѣдѣнія о гужевомъ подвозѣ получены—частью по Отчетамъ Нач. портовъ, а частью исчисленіемъ исходя изъ оффиціальныхъ данныхъ.

3) Свѣдѣнія о вывозѣ получены изъ точныхъ данныхъ, полученныхъ изъ Департамента таможенныхъ сборовъ.

Суточн. 425.000 п. Мѣсячн. 12.750.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
1906	Іюль	5.704	4.751	953
	Августъ. . .	11.213	10.996	217
	Сентябрь . .	19.351	12.723	6.628
	Октябрь . .	15.285	8.766	6.519
		51.553	37.236	14.317.000
1907	Августъ. . .	13.243	6.326	6.917
	Сентябрь . .	14.035	7.493	6.542
	Октябрь. . .	11.139	5.551	5.588
	Ноябрь . . .	3.440	2.112	1.328
		42.857	21.482	20.375.000
1908	Августъ. . .	15.290	5.740	9.550
	Сентябрь . .	16.027	10.378	5.649
	Октябрь . .	10.978	6.584	4.394
	Ноябрь . . .	5.323	4.889	434
		47.618	27.591	20.027.000
1909	Іюль. . . .	3.408	2.257	1.151
	Августъ. . .	19.989	10.198	9.791
	Сентябрь . .	21.595	18.779	2.816
	Октябрь. . .	19.473	12.433	7.040
	Ноябрь . . .	13.958	12.114	1.844
		78.423	55.781	22.642.000

НОВОРОССІЙСКЪ.

Суточн. 340.000 п. Мѣсячн. 10.200.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
1904	Августъ. . .	6.371	2.298	4.073
	Сентябрь . .	5.319	2.287	3.032

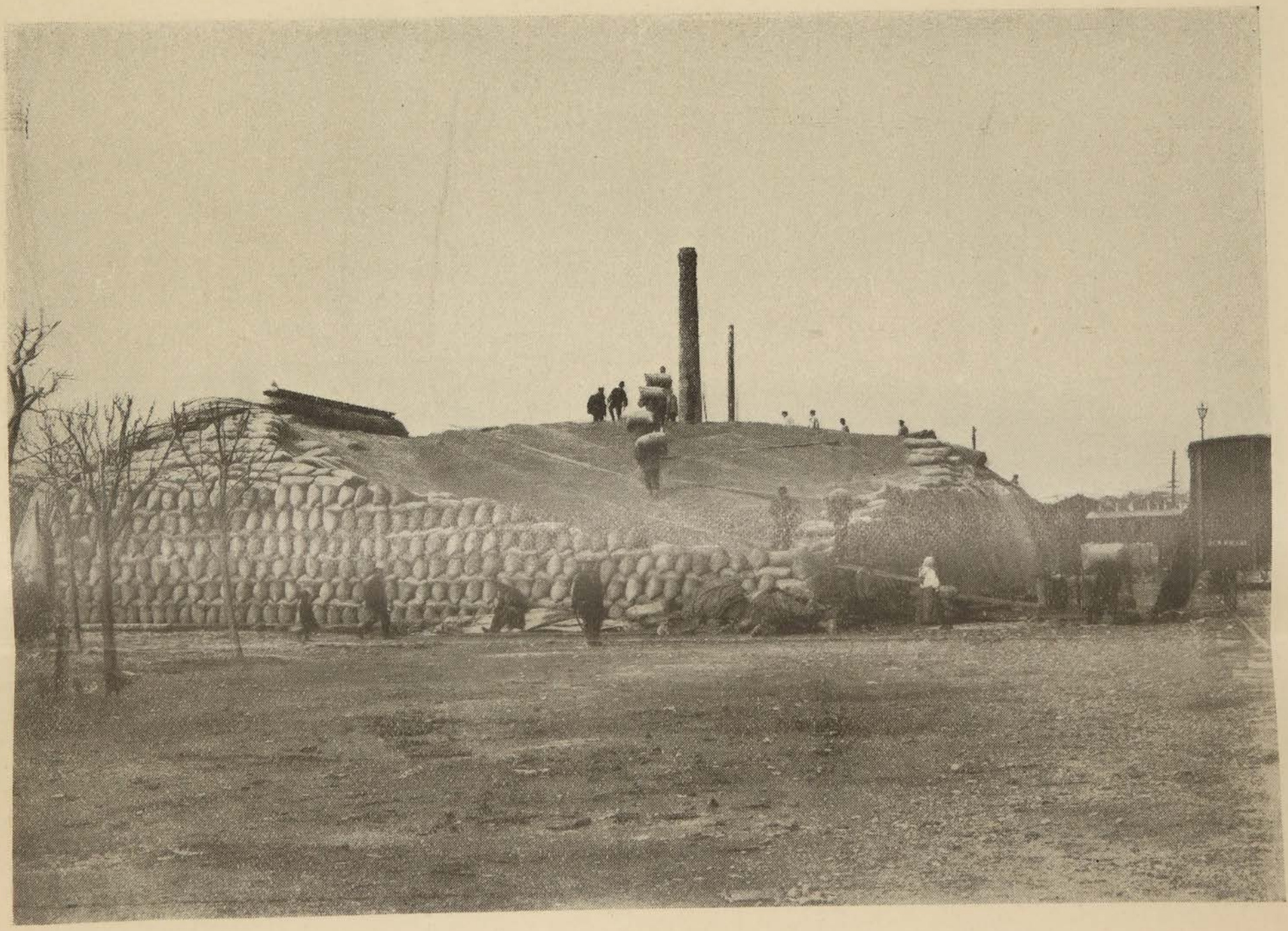
Суточн. 340.000 п. Мѣсячн. 10.200.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
	Октябрь. . .	4.716	3.477	1.239
	Ноябрь . . .	4.479	4.081	398
		20.085	12.143	8.742.000
1905	Іюнь. . . .	2.175	2.022	153
	Іюль. . . .	1.482	1.356	126
	Августъ. . .	3.591	1.952	1.639
	Сентябрь . .	4.197	1.243	2.954
	Октябрь. . .	4.275	1.724	2.551
	Ноябрь . . .	3.507	1.179	2.328
		19.227	9.476	9.751.000
1906	Сентябрь . .	2.835	1.637	1.198
	Октябрь. . .	3.669	919	2.750
	Ноябрь . . .	4.137	1.768	2.369
	Декабрь. . .	3.072	2.217	855
		3.713	6.504	7.172.000
1907	Августъ. . .	5.682	3.561	2.121
	Сентябрь . .	6.849	3.488	3.361
		12.531	7.049	5.482.000
1908	Августъ. . .	4.335	2.722	1.613
	Сентябрь . . .	3.915	1.897	2.018
	Октябрь. . .	4.068	945	3.123
	Ноябрь . . .	3.087	1.936	1.151
	Декабрь. . .	4.374	4.024	350
		19.779	11.506	8.255.000
1909	Августъ. . .	6.699	3.449	3.250
	Сентябрь . .	8.574	5.800	2.774
	Октябрь. . .	10.937	7.509	3.428
	Ноябрь . . .	8.531	6.754	1.777
	Декабрь. . .	8.965	8.194	771
		43.706	31.706	12.000.000

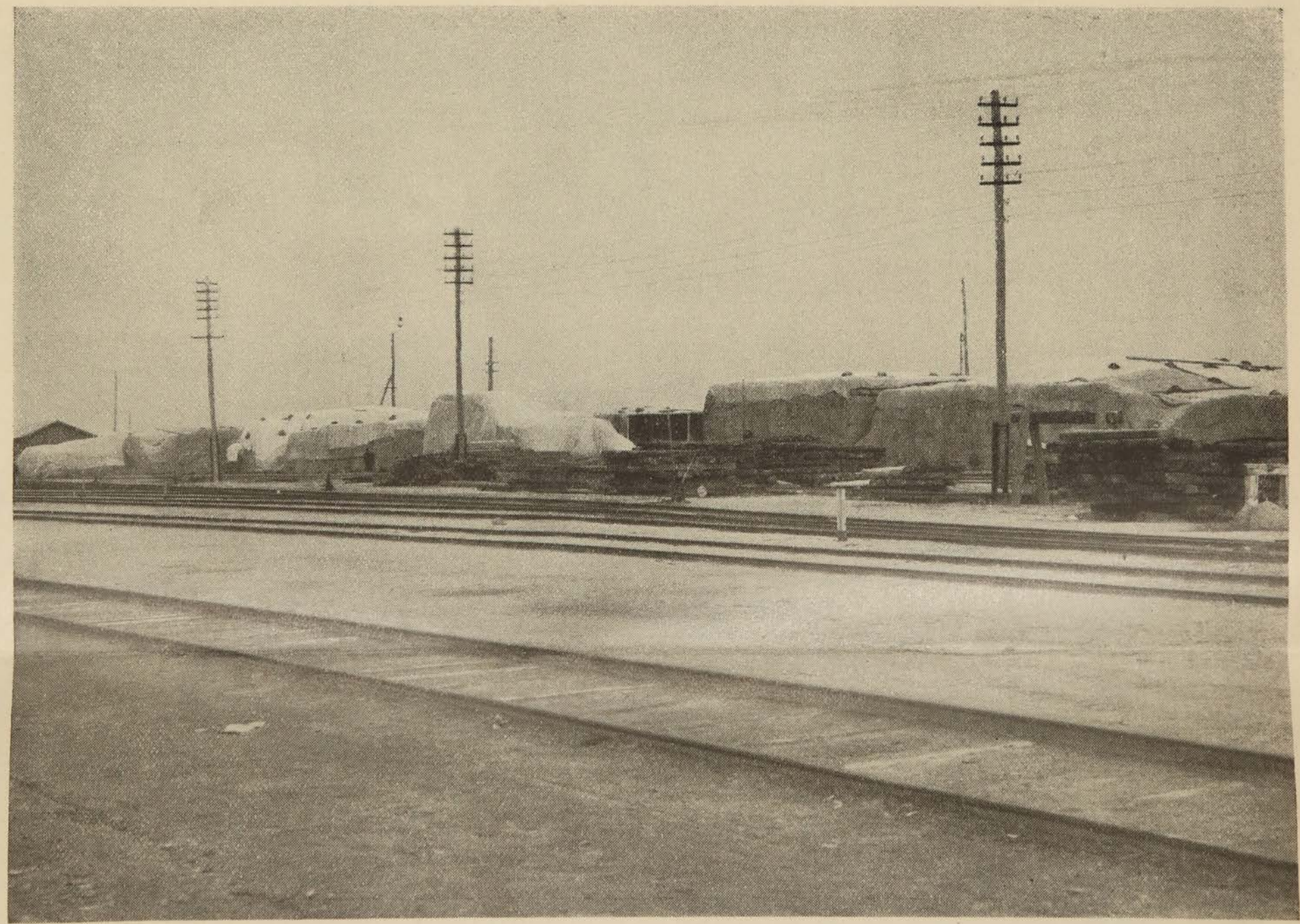
ОДЕССА.

Суточн. 765.000 п. Мѣсячн. 22.950.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
1904	Сентябрь . .	8.441	6.782	1.659
	Октябрь. . .	8.511	8.406	105
	Ноябрь . . .	6.408	5.380	1.028
		23.360	20.568	1.892.000
1905	Августъ. . .	14.359	10.312	4.047
	Сентябрь . .	16.331	8.832	7.499
	Октябрь. . .	11.564	5.056	6.508
	Ноябрь . . .	12.808	8.104	4.704
		41.062	32.298	22.758.000
1906	Іюль. . . .	7.264	3.545	3.719
	Августъ. . .	19.840	7.398	12.442
		27.104	10.943	16.161.000
1907	Августъ. . .	10.939	8.223	2.716
	Сентябрь . .	14.883	6.900	7.983
	Октябрь. . .	19.557	4.736	14.821
	Ноябрь . . .	4.263	2.237	2.026
	Декабрь. . .	3.172	2.875	297
		52.814	24.971	27.843.000
1908	Августъ. . .	7.810	2.754	5.056
	Сентябрь . .	9.258	4.748	4.510
	Октябрь. . .	5.992	1.607	4.385
	Ноябрь . . .	5.095	1.352	3.743
		28.155	10.461	17.694.000
1909	Іюль. . . .	4.985	2.759	2.226
	Августъ. . .	15.149	6.225	8.924
	Сентябрь . .	12.961	8.312	4.649

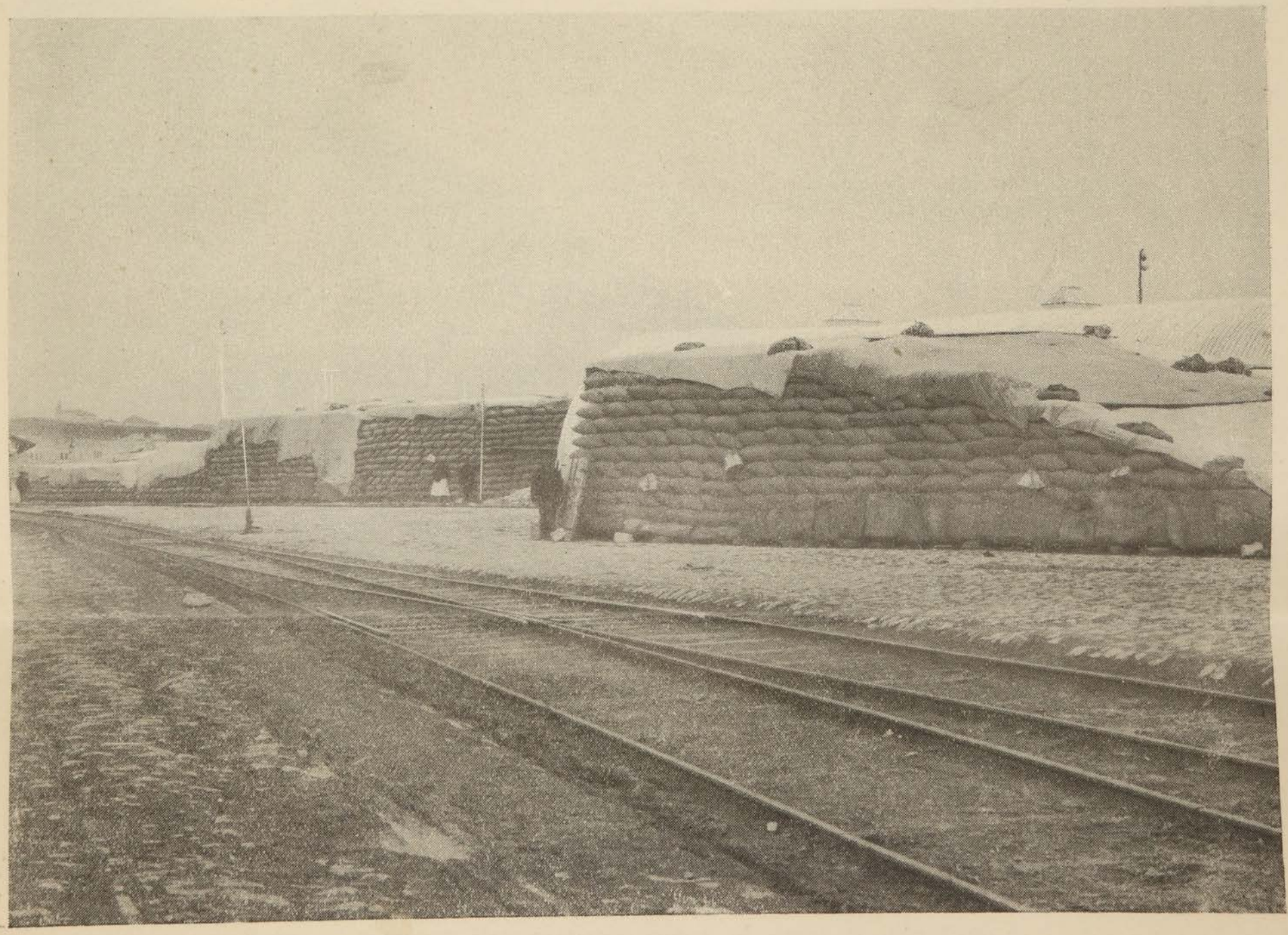


Выгрузка зерна изъ вагоновъ въ бунты въ Новороссійскѣ розсыпью между стѣнками, сложенными изъ мѣшковъ съ зерномъ.



Хлѣбные бунты въ Ѳеодосійскомъ портѣ 21 Ноября 1910 г.

Хлѣбные бунты въ Ѳеодосійскомъ портѣ 21 Ноября 1910 г.



Хлѣбные бунты въ Ѳеодосійскомъ портѣ 21 Ноября 1910 г.

Хлѣбные бунты въ Николаевскомъ портѣ въ концѣ Ноября 1910 г.

Огромный въ полмилліона пудовъ бунтъ ячменя въ Николаевскомъ портѣ въ концѣ Ноября 1910 года. Стѣнки этого бунта сложены изъ мѣшковъ съ зерномъ, внутренность же такого импровизованнаго амбара заполнена зерномъ насыпью.

Николаевскій портъ въ концѣ Ноября 1910 года. Громадный превышающій 1/2 милліона пудовъ ячменя ворохъ по краямъ обставленный мѣшками съ зерномъ же, а съ верха прикрытый холщевыми покрывалами.

Суточн. 765.000 п. Мѣсячн. 22.950.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
	Октябрь. . .	8.876	5.382	3.494
	Ноябрь . . .	4.894	2.918	1.976
	Декабрь. . ,	6.045	4.322	1.723
		52.910	29.918	22.992.000

ЛИБАВА.

Суточн. 510.000 п. Мѣсячн. 15.300.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
1904	Августъ. . .	1.129	760	369
	Сентябрь . .	6.317	2.865	3.452
	Октябрь. . .	7.512	5.989	1.523
	Ноябрь . . .	7.410	5.811	1.599
	Декабрь. . .	7.185	5.293	1.892
		29.653	20.718	8.835.000
1905	Августъ. . .	1.612	1.062	550
	Сентябрь . ,	1.626	893	733
	Октябрь. . .	1.363	1.271	92
	Ноябрь . . .	1.846	1.470	376
		6.447	4.696	1.751.000
1906	Августъ. . .	1.320	693	627
	Сентябрь . .	1.575	811	764
	Октябрь. . .	2.190	1.063	1.127
	Ноябрь . . .	1.866	1.847	19
	Декабрь. . .	1.731	1.526	205
		8.682	5.940	2.742.000
1907	Августъ. . .	1.278	720	558
	Сентябрь . .	2.418	1.317	1.101
	Октябрь. . .	2.688	1.436	1.252
		6.384	3.473	2.911.000

Суточн. 510.000 п. Мѣсячн. 15.300.000 п.

Годъ.	Мѣсяцъ.	Прив. въ портъ.	Вывозъ за гран.	Остатокъ въ порту.
1908	Августъ. . .	514	312	252
	Сентябрь . .	3.024	1.040	1.984
	Октябрь. . .	2.454	1.685	769
		6.042	3.037	3.005.000
1909	Августъ. . .	1.512	235	1.277
	Сентябрь . .	4.761	2.855	1.906
	Октябрь. . .	8.329	3.821	4.508
	Ноябрь . . .	6.328	3.758	2.570
		20.930	10.669	10.261.000

Изъ этихъ таблицъ мы прежде всего видимъ, что за 6-ть лѣтъ разгрузочная способность портовыхъ вѣтвей не соотвѣтствовала, была менѣе мѣсячнаго вывоза только одинъ разъ, а именно: въ Николаевѣ, за Сентябрь истекшаго 1909 года, когда вывезено было 18.779.000 пуд. при разгрузочной способности 12.750.000 въ мѣсяцъ, другого подобнаго случая ни въ одномъ портѣ никогда не было. Изъ сего позволительно заключить, что заграничный вывозъ вовсе не требуетъ увеличенія разгрузочной способности портовыхъ путей. Если это требуется, то исключительно нашей безобразной хлѣботорговой системой, стремящейся опустошить страну отъ хлѣба и завалить порты нетребуемыми имъ хлѣбами, для того, чтобы давить на цѣны. Не безъ основанія же Либавская, какъ другія биржи, въ года сильнаго подвоза проситъ Министерство умѣреннѣе подвозить хлѣбъ въ порты, чтобы не разорять торговцевъ.

Хлѣбная кампанія текущаго 1910 года тоже даетъ намъ яркій примѣръ того, къ какимъ послѣдствіямъ можетъ приводить подвозъ въ порта безъ соотвѣтствія къ заграничному спросу *).

*) Приложенныя фотографіи иллюстрируютъ это съ неотразимой доказательностью.

Въ Виндавѣ переполненіе порта достигло такихъ размѣровъ, что Министерству Торговли пришлось командировать туда особое лицо для выясненія мѣръ къ увеличенію подвоза въ портъ. Особая комиссія, тамъ образованная, остановилась на необходимости найма парусныхъ судовъ и заграничныхъ лихтеровъ для установки ихъ въ портѣ, съ цѣлью превращенія ихъ въ плавучіе магазины. А что же дальше? Заводить свой флотъ, или арендовать таковой для вывоза въ заграничные склады и тамъ въ ожиданіи продажи закладывать хлѣбъ въ банкахъ?

Второе, что ярко иллюстрируется этими таблицами, это то, что съ Августа, а иногда съ Іюля, нерѣдко до Декабря и Января, превышающимъ потребности экспорта подвозомъ хлѣба въ порты, въ нихъ образуются громадныя залежныя депо, побуждающія экспортеровъ затрачивать на нихъ деньги, добываемыя самымъ напряженнымъ кредитомъ при дорогомъ магазинажѣ, требующемъ непремѣнно наличности большого, дорого оплачиваемаго служебнаго персонала. Въ эти мѣсяцы, какъ и долго послѣ, пока портъ не освободится отъ переполненія, положеніе экспортеровъ поистинѣ печальное. Закупивъ все нужное для покрытія срочныхъ запродажъ, закупивъ, сверхъ того, еще нѣкоторые запасы въ соотвѣтствіи съ ожидаемымъ спросомъ, они не могутъ не только на нѣкоторый срокъ прекратить закупку въ ожиданіи цѣнъ, даже на одинъ день они не могутъ ее пріостановить безъ риска понести огромныя потери. На это могутъ рѣшиться только экспортеры, не имѣющіе запасовъ или уже совершившихся отправокъ (а такихъ нѣтъ); всѣ же остальные должны покупать все, что привозится на рынокъ, совершенно безотносительно къ тому, нуженъ или не нуженъ товаръ.

Не покупать, значитъ ронять цѣну на хлѣбъ продаваемый, а съ его удешевленіемъ падетъ цѣна не только на уже купленный хлѣбъ, но и на запроданный, плывущій, еще не сданный покупщику—заграничному импортеру, который непремѣнно исполь-

зуетъ пониженіе цѣнъ придирками и арбитражемъ. Чѣмъ другимъ, какъ не безумнымъ переполненіемъ портовъ хлѣбомъ и непрерывнымъ его подвозомъ свыше нужды, можно объяснить страшное его одешевленіе при небывало большомъ его вывозѣ, а слѣдовательно, и спросѣ за границу. Приходится пожалѣть о станціонныхъ залежахъ, будь таковыя въ размѣрѣ Февраля 1906 года, т. е. 150 милл. пудовъ, не было бы такого крушенія цѣнъ. Не вникая въ сущность дѣла, общественное мнѣніе много лѣтъ настойчиво требовало отъ Министерства Путей Сообщенія беззалежной перевозки. Многолѣтнимъ настойчивымъ трудомъ и огромными затратами оно этого достигло и что же? Цѣны полетѣли кувыркомъ, и мы теперь передъ вопросомъ: что хуже, залежи или крушеніе цѣнъ при переполненныхъ портахъ? Теряютъ с. хозяева, теряютъ и экспортеры, въ выигрышѣ только заграничные потребители.

А что такое портовыя залежи, наглядно поясняютъ прилагаемыя фотографіи. Когда всѣ хлѣбные магазины заполнены, заграничныхъ отправокъ нѣтъ, а хлѣбъ все подвозятъ и подвозятъ, вотъ и приходится экспортерамъ дѣлать импровизованные амбары на землѣ изъ мѣшковъ, наполненныхъ зерномъ, выкладывать стѣнки, а внутренность заполнять зерномъ, сверху накладывать мѣшки и все это прикрывать брезентами, если они имѣются, а то всякимъ тряпьемъ, рванью и прочими матеріалами, годными для прикрытія отъ дождя. Можно себѣ представить, какой товаръ предлагаемъ мы на вывозъ при такомъ способѣ храненія, который всего менѣе можетъ способствовать высокимъ цѣнамъ даже и за хорошее привезенное въ портъ зерно.

А хлѣбъ все везутъ въ порта, вовсе не справляясь о томъ, нуженъ онъ тамъ или нѣтъ; туда везутъ въ подавляющемъ большинствѣ непроданный хлѣбъ, тогда какъ въ другихъ странахъ, напримѣръ, Соединенныхъ Штатахъ, Канадѣ, да и весь хлѣбъ, идущій въ з.-европейскіе порты, везутъ только проданный, а у насъ обратно въ порта везутъ на продажу. При такихъ обстоятель-

ствахъ, какъ мы сказали, экспортеры вынуждены покупать хлѣбъ во что бы то ни стало, для того, чтобы не обезцѣнился предлагаемый, ибо, повторяю, послѣдствіемъ обезцѣненія этого хлѣба будетъ обезцѣненіе и закупленнаго ранѣе, плывущаго уже хлѣба, и на заграничныхъ рынкахъ. Поэтому приходится до послѣдней степени напрягать кредитоспособность, пользоваться всякимъ случаемъ развязки съ хлѣбомъ и довольствоваться самымъ меньшимъ барышомъ, ибо выдерживать до хорошей цѣны слишкомъ дорого. Иностранцы же, близко знающіе положеніе въ нашихъ портахъ, прекрасно знающіе также, что хлѣбъ, прибывшій въ портъ, назадъ не пойдетъ и ихъ рукъ не минуетъ, назначая цѣны при предложеніяхъ, конечно, учитываютъ безвыходность положенія нашихъ экспортеровъ и, конечно, не въ ихъ, а въ свою пользу. Между тѣмъ, хлѣбъ все подвозятъ и подвозятъ, приходится все далѣе и далѣе покупать. Посылать хлѣбъ, не запроданный на заграничные импортные рынки, на комиссію, подобно тому какъ у насъ шлютъ въ порта изъ внутреннихъ губерній, невозможно, ибо это—вѣрнѣйшее средство разориться. Продолжать засыпать съ полной безнадежностью магазины тоже становится безотрадно, и рискованно, поэтому въ черноморскихъ портахъ выработался нигдѣ, кромѣ отдаленныхъ Австраліи и Индіи, не существующій порядокъ освобожденія магазиновъ и кредита. Экспортеръ нанимаетъ корабль, грузитъ его хлѣбомъ и отправляетъ его, съ приказомъ капитану заходить въ попутные порты—въ Константинополь, Геную, Марсель, Гибралтаръ, а то и далѣе; во всѣхъ этихъ портахъ капитанъ обязанъ справляться на телеграфѣ, нѣтъ ли приказа-ордера, указывающаго мѣсто назначенія груза. А пока корабль плыветъ, хлѣбовладѣлецъ по всей Европѣ навязывается съ своимъ хлѣбомъ, находящимся въ пути. При такихъ обстоятельствахъ не трудно догадаться, какую цѣну выручаетъ продавецъ отъ примѣненія этой системы развязки съ тяготящимъ продавца товаромъ; системѣ

этой жизнь присвоила спеціальный терминъ: — отправка зерна *на ордеръ*.

Все это послѣдствіе усиленнаго вытравленія хлѣба изъ Россіи въ порты безъ всякаго соотвѣтствія къ экспортному спросу, лишь бы избавиться отъ мозолящихъ всѣмъ глаза станціонныхъ залежей. А что изъ этого выходитъ, и какъ это отзывается на производителяхъ хлѣба, до этого никому нѣтъ дѣла.

Изъ приведенныхъ таблицъ за тѣ же 6-ть лѣтъ сдѣлаемъ сводную портовыхъ накопленій съ Августа по Декабрь. Для тѣхъ же четырехъ портовъ:

Годы.	Либава.		Одесса.		Николаевъ.		Новороссійскъ.		Сумма.	
1904	8.834.000	+	1.892.000	+	15.317.000	+	8.742.000	=	34.785.000	п.
1905	1.751.000	+	22.758.000	+	11.683.000	+	9.751.000	=	45.943.000	„
1906	2.742.000	+	16.161.000	+	14.317.000	+	7.172.000	=	40.392.000	„
1907	2.911.000	+	27.843.000	+	20.375.000	+	5.482.000	=	56.611.000	„
1908	3.005.000	+	17.694.000	+	20.027.000	+	8.255.000	=	48.981.000	„
1909	10.261.000	+	22.992.000	+	22.642.000	+	12.000.000	=	67.895.000	„

Изъ этой послѣдней таблицы видно, что даже въ года наименьшаго заграничнаго вывоза зерна въ 1907 г. 422 милл. пуд. и въ 1908 г. 358 милл. пуд. лишь въ четырехъ портахъ накоплялась восьмая часть всего вывоза въ 1907 году, и свыше седьмой части въ 1908 г. Постоянный ростъ этихъ портовыхъ накопленій, безотносительно къ размѣрамъ вывоза и урожаямъ, позволяетъ заключить, что наростаніе ихъ обусловлено постепенными успѣхами жел. дорогъ по транспортировкѣ хлѣба. Поэтому-то, несмотря на колоссальный вывозъ 1909 г., въ четырехъ портахъ все же портовыя накопленія достигли наибольшаго размѣра. Можно безъ риска впасть въ ошибку, полагать, что во всѣхъ 16 портахъ это переполненіе въ общей суммѣ значительно превышало 100 милл. пуд. Нужно замѣтить, что это произошло въ 1909 году, когда исключительно высокое качество нашего хлѣба обусловливало чрезвычайный вывозъ. Будь при томъ же урожаѣ хлѣбъ нашъ

по качеству ниже хлѣба нашихъ соперниковъ, вывозъ, конечно, былъ бы меньшій, а съ этимъ вмѣстѣ, при происходившей удвоенной перевозкѣ желѣзными дорогами, завалы портовъ достигли бы чудовищныхъ размѣровъ, что, конечно, вызвало бы крушеніе цѣнъ. Удешевленіе же хлѣба, вслѣдствіе нужды въ деньгахъ хозяевъ, не сокращаетъ, а увеличиваетъ предложеніе. Усиленный вывозъ въ порта, даже въ годы недородовъ и создаетъ такія уродливыя явленія, какъ въ 1907 году, когда ускоренными, экстренными поѣздами приходилось возить изъ Одессы и Николаева продовольственный для крестьянъ хлѣбъ въ центральные и восточные районы.

Нигдѣ въ хлѣбовывозящихъ странахъ не наблюдается подобнаго переполненія портовъ; напримѣръ, въ Соединенныхъ Штатахъ, какъ мы увидимъ во 2-й главѣ, лишь въ Нью-Іоркѣ, вывозящемъ въ среднемъ около 120 милл. пуд. зерна въ годъ, и притомъ разнороднаго, имѣется помѣщеній въ 18 элеваторахъ лишь на 22 милл. пудовъ пшеницы (тамъ нѣтъ иныхъ зернохранилищъ, какъ и во всѣхъ другихъ портахъ); въ остальныхъ портахъ предѣльные запасы еще менѣе. Такъ, въ большихъ портахъ вмѣстимость достигаетъ для пшеницы:

Балтиморъ	8,5	мил. пуд.
Филадельфія	5,1	„ „
Новый Орлеанъ . . .	8,6	„ „
Нью-портъ-Ньизъ . . .	4,2	„ „
Гальвестонъ. . , . .	6,3	„ „ и т. д.

Итого во всѣхъ главнѣйшихъ 6 портахъ общая вмѣстимость для пшеницы достигаетъ лишь 53,7 милл. пуд. Если же перевести это на всѣ роды хлѣбовъ, то окажется не болѣе 40 милл. пуд. Да это еще строительная вмѣстимость, которая, какъ извѣстно, никогда не заполняется *).

*) Наши же порты по свѣдѣніямъ, нами полученнымъ изъ М-ва Торговли и Промышленности, въ общемъ имѣютъ всякаго рода зернохранилища на общую

Приводимъ еще для соображеній свѣдѣнія о желѣзнодорожныхъ станціонныхъ залежахъ за три послѣдніе года не въ пудахъ, а въ вагонахъ непогруженнаго груза, двѣ трети коего должны быть отнесены на хлѣбъ. Свѣдѣнія эти оффиціальныя изъ Министерства Путей Сообщенія.

Мѣсяцы	1907 г.		1908 г.		1909 г.	
Августъ	(31)*)	15.259	(31)	12.747	(31)	19.793
Сентябрь	(29)	44.187	(27)	21.818	(30)	69.391
Октябрь	(12)	46.637	(1)	20.831	(17)	78.594
Ноябрь	(1)	32.028	(1)	11.159	(1)	63.828
Декабрь	(22)	29.037	(13)	5.654	(2)	37.675

Всѣ приведенныя данныя съ безспорною ясностью свидѣтельствуютъ о томъ, что подвозъ непроданнаго, посланнаго въ портъ на комиссію хлѣба, въ значительной степени превышаетъ потребность экспорта и потому не можетъ не угнетать цѣны.

Поэтому всякія заботы объ усиленіи подвоза къ портамъ, не принося пользы торговлѣ, наносятъ большой ущербъ производителямъ хлѣба.

Чтобы имѣть представленіе о томъ неисчислимомъ вредѣ, который нанесло бы сельскому хозяйству осуществленіе современныхъ желаній и заботъ, попробуемъ себѣ представить, что произошло бы съ цѣнами въ портахъ, если бы зерно было не высокаго качества и все колоссальное количество хлѣба, застрявающаго на желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ залежахъ, безпрепятственно достигало бы портовъ въ короткій, двухъ-

---

вмѣстимость свыше 150.000.000 пуд. (считая и зернохранилища, расположенныя въ городской чертѣ не на портовой территоріи), много кратъ превышающая вмѣстимость американскихъ портовыхъ зернохранилищъ. Въ Соед. Штатахъ общая вмѣстимость всѣмъ терминальныхъ элеваторовъ, въ томъ числѣ и портовыхъ, по свидѣтельству Разена, равна лишь 420 милл. пуд., считая на пшеницу. У насъ четыре нами обслѣдованные порта имѣютъ зернохранилищъ: Одесса на 25 м. п., Николаевъ 21,7 м. п., Новороссійскъ 11 м. п., Либава 8,2 м. п., Ѳеодосія 2,2 м. п., и все же образуются изображенные на фотографіи бунты.

*) Цифры въ скобкахъ показываютъ число мѣсяца.

четырехмѣсячный Августо-Ноябрьскій періодъ *). Громадный подвозъ съ Августа 1909 г. въ порта не можетъ служить примѣромъ, опровергающимъ мои опасенія, потому что этому небывалому подвозу соотвѣтствовалъ громадный же экспортъ, обусловленный исключительно высокими качествами изумительно сухого зерна урожая этого года, въ противоположность нашимъ соперникамъ, которые не могутъ хвалиться качествомъ своего зерна. Вотъ почему покупка за границу совершалась не только съ охотой, но и съ поспѣшностью почти безъ пониженія цѣнъ, несмотря на громадность предложенія. Этому способствовало и опасеніе сокращенія предложенія хлѣба, вслѣдствіе облегченія условій полученія ссудъ подъ хлѣбъ изъ Государственнаго Банка.

Несмотря, однако, на огромный осенній 1909 года экспортъ, на большой спросъ русскаго зерна и правительственныя мѣры, умѣряющія выбрасываніе на рынокъ зерна и неудовлетворительное состояніе озимыхъ посѣвовъ, все же заполненіе портовъ достигало огромныхъ размѣровъ.

Всѣ приведенныя нами данныя свидѣтельствуютъ только о томъ, какъ напрасны и какъ неосновательны заботы о томъ, чтобы организовать желѣзнодорожную перевозку хлѣба въ порты и пріемъ таковаго въ портахъ въ той же пропорціи, какъ его съ конца Іюля гужемъ подвозятъ къ станціямъ.

Все это ни къ чему, ибо изъ того, что много подвезутъ хлѣба въ портъ, вовсе не слѣдуетъ, что его много купятъ и за границу. Тамошніе импортеры купятъ, во всякомъ случаѣ, лишь то, что имъ нужно, а если купятъ большее, то только за пониженную цѣну; переполненіе же рынка лучшее для того средство. Поэтому въ интересахъ народнаго хозяйства не нужно лишнимъ подвозомъ помогать выбрасыванію по дешевой цѣнѣ хлѣба. Правда, что съ Августа обычно заграничное требованіе увеличивается и,

*) Эта глава написана въ прошломъ мартѣ 1910 г., прилагаемыя фотографіи вполнѣ оправдали мои опасенія.

можетъ быть, потому, что заграничные импортеры знаютъ, что предложеніе возрастаетъ, а съ этимъ растетъ и надежда на пониженіе цѣны. Но изъ этого всего, однако, не слѣдуетъ, что нужно увеличивать привозъ въ порты въ размѣрѣ, много превышающемъ спросъ. Не въ Россіи только, а во всѣхъ странахъ люди, живущіе сельско-хозяйственнымъ промысломъ, обычно пріурочиваютъ всѣ свои платежи и расходы ко времени реализаціи собраннаго урожая. Такъ поступаетъ огромное большинство бѣдныхъ, достаточныхъ и даже богатыхъ хозяевъ, поэтому всѣ они поставлены въ необходимость почти съ поля продавать хлѣбъ.

Вотъ это-то обстоятельство, въ связи съ часто бывающимъ осеннимъ бездорожьемъ, и побуждаетъ загружать хлѣбомъ желѣзнодорожныя станціи и портовые рынки. Нужно стараться предотвращать эту печальную необходимость, а не поощрять ее, въ явный ущербъ хозяевамъ, заботами объ ускореніи увоза хлѣба въ порты.

Вслѣдствіе такого уклада нашей сельско-хозяйственной жизни, Россія, при современныхъ условіяхъ и ея хлѣботорговой организаціи, начальные 3—4 мѣсяца каждой новой хлѣбной кампаніи переживаетъ всѣ невыгодныя послѣдствія превышенія предложенія хлѣба надъ спросомъ онаго въ портахъ.

Поэтому едва ли не слѣдуетъ признать, что всѣ мѣры, до сихъ поръ направленныя къ ускоренію вывоза хлѣба въ порты, по существу своему не только не соотвѣтствовали народно-хозяйственнымъ интересамъ, но, какъ клонящіяся къ увеличенію предложенія безъ возможности одновременнаго воздѣйствія на увеличеніе спроса на нашъ хлѣбъ за границей, служили болѣе во вредъ, чѣмъ на пользу. Народно-хозяйственные интересы требуютъ не облегченій для увеличенія предложенія, а созданія такихъ условій, отысканія и осуществленія такихъ мѣръ, которыя способствовали бы установленію постояннаго необходимаго равновѣсія между спросомъ и предложеніемъ подвозимаго въ порты хлѣба. Но, конечно, мѣры эти должны быть таковы, чтобы онѣ давали

безпрепятственную возможность удовлетворять въ то же время хозяйственно-денежныя потребности производителя хлѣба, въ размѣрѣ дѣйствительной необходимости, побуждающей хозяевъ немедленно послѣ хлѣбной уборки бросать его на рынокъ безъ всякаго соотвѣтствія къ спросу.

Вмѣстѣ съ тѣмъ нужны именно такія мѣры, которыя, будучи удобными и полезными для сельскихъ хозяевъ, въ то же время не только не наносили бы ущерба ж. дорогамъ, а напротивъ, избавляли бы ихъ отъ огромныхъ потерь, вызываемыхъ всяческими заботами о ликвидаціи залежей. Безъ опасенія впасть въ большую ошибку можно утверждать, что, кромѣ прямыхъ, видимыхъ потерь жел. дорогъ отъ охраны хлѣбныхъ залежей и вознагражденій за порчу принятаго на залежи хлѣба, ж. дороги несутъ колоссальныя потери отъ такъ называемыхъ кружныхъ перевозокъ, совершаемыхъ за тарифъ по прямому кратчайшему разстоянію; отъ ускоренія движенія при кружныхъ перевозкахъ для соблюденія установленныхъ сроковъ перевозки для прямого кратчайшаго разстоянія; отъ разрушительнаго дѣйствія на подвижной составъ всякихъ перевозокъ большого напряженія; отъ перегрузки вагоновъ свыше нормы строительной прочности вагона или даже паровозовъ, отъ коихъ требуется очень напряженная работа при веденіи поѣздовъ усиленной нагрузки и притомъ еще съ увеличенной скоростью при кружныхъ перевозкахъ.

Если, какъ дальше будетъ видно, потери с. хозяевъ отъ всѣхъ нашихъ непорядковъ могутъ поддаваться хотя бы нѣкоторому, приблизительному подсчету, то не поддаются никакому подсчету какъ поименованныя потери жел. дор., такъ и другія, напримѣръ, неравномѣрное и неполное использованіе подвижного состава по минованіи названныхъ 4-хъ лихорадочныхъ мѣсяцевъ, необходимость открытія разъѣздовъ, ненужныхъ 8 мѣсяцевъ въ году, усиленіе штата запасныхъ агентовъ, неравномѣрность работы мастерскихъ и пр.

Одно можно сказать, что разрушительное снашиваніе ж. дорогъ идетъ быстрѣе, чѣмъ бы нормально слѣдовало: неравно-

мѣрность движенія влечетъ за собой постоянное перебрасываніе подвижного состава изъ одного района ж.-д. сѣти въ другой, и то сокращеніе, то увеличеніе контингента жел.-дорожныхъ служащихъ изъ числа неподготовленныхъ, неопытныхъ людей. А все это оплачивается ежегодно десятками милліоновъ рублей совершенно безполезныхъ расходовъ, легко и просто устранимыхъ новымъ порядкомъ вещей, который долженъ замѣнить собой современный безпорядокъ.

Все вышеизложенное приводитъ въ слѣдующимъ тремъ заключеніямъ, которыя найдутъ себѣ еще и другія подтвержденія въ дальнѣйшемъ изложеніи.

Переполненіе портовъ въ размѣрахъ, превышающихъ заграничный спросъ и вмѣстимость портовыхъ складочныхъ помѣщеній, не можетъ не способствовать пониженію хлѣбныхъ цѣнъ какъ вслѣдствіе естественной порчи хлѣба и дороговизны его храненія въ портѣ, такъ равно и вслѣдствіе усиленнаго предложенія хлѣба въ продажу, въ размѣрѣ превышающемъ заграничный спросъ, вся совокупность этихъ обстоятельствъ наноситъ большой ущербъ производителямъ хлѣба—сел. хозяевамъ.

Увеличеніе портовыхъ складочныхъ помѣщеній, сооруженіемъ въ портахъ новыхъ зернохранилищъ большой вмѣстимости элеваторнаго или простѣйшаго типа, охранитъ зерно отъ порчи въ бунтахъ, но не уничтожитъ ни одного изъ другихъ условій, способствующихъ пониженію цѣнъ, создаваемыхъ переполненіемъ портовъ свыше заграничнаго спроса.

Въ хлѣботорговомъ дѣлѣ порты должны имѣть значеніе лишь перегрузочныхъ станцій, для быстрой и дешевой пересыпки изъ вагона въ корабль зерна, хорошо отдѣланнаго въ совершеннѣйшихъ складочныхъ помѣщеніяхъ внутри страны, дешево очищающихъ и хранящихъ хлѣбъ для продажи его портовымъ экспортерамъ, отправляющимъ хлѣбъ прямо изъ нихъ черезъ портовыя перегрузочныя устройства за границу.

ГЛАВА II.

Хлѣбные товарные склады въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ и въ Германіи.

Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ сельскій хозяинъ-фермеръ по обмолотѣ хлѣба вывозитъ его на желѣзнодорожную станцію для немедленной продажи скупщикамъ за сторгованную на станціи цѣну, съ немедленной уплатой наличными, или же самъ спекулируетъ на высшую цѣну. Въ обоихъ случаяхъ хлѣбъ поступаетъ въ станціонный элеваторъ (Country elevators) съ коннымъ, вѣтрянымъ или керосиновымъ двигателемъ. Здѣсь онъ, если имѣются очистильные аппараты, очищается, въ противномъ случаѣ ссыпается неочищеннымъ, при чемъ, если хлѣбъ проданъ, то дѣлается условленная скидка на соръ въ $1^1/_2$—$2^1/_2$ фунта съ бушеля. При пріемѣ въ элеваторъ онъ взвѣшивается и затѣмъ въ теченіе не позже 48 часовъ, отправляется въ конечный, узловой или рыночный, по-американски терминальный элеваторъ, частный или общаго пользованія (Terminal ware—houses). Въ этомъ послѣднемъ, хлѣбъ подвергается классификаціи назначаемымъ, въ однихъ штатахъ Губернаторомъ Штата или, какъ въ нѣкоторыхъ другихъ, биржевымъ комитетомъ, хлѣбнымъ инспекторомъ, послѣ чего администрація элеватора изготовляетъ документы для удостовѣренія: одно о количествѣ принятаго хлѣба (Receit), а другое, опредѣляющее качество зерна (Certificat); первое именуется *вѣсовымъ*, а второе—*инспекціоннымъ*, и направляетъ ихъ на станцію отправленія для выдачи владѣльцамъ хлѣба, фермеру или скупщику

по принадлежности. Получивъ эти сертификаты, владѣльцы оныхъ или берутъ подъ нихъ ссуду въ банкахъ и даже у частныхъ лицъ, или же безъ всякой ссуды выжидаютъ цѣны для продажи чрезъ банки, а также чрезъ комиссіонерскія конторы крупнымъ хлѣбнымъ коммерсантамъ. Нужно замѣтить, что документы, выдаваемые складомъ общаго пользованія, получаютъ силу и значеніе только послѣ того, какъ они будутъ скрѣплены подписью и печатью правительственнаго регистратора въ городѣ. А онъ можетъ это сдѣлать только послѣ того, какъ получитъ отъ хлѣбнаго инспектора вѣдомость о дѣйствительно поступившемъ по тому документу зернѣ. Дѣлается это во избѣжаніе злоупотребленій, которыя были замѣчены и выразились въ обращеніи документовъ, по коимъ не было зерна. Впрочемъ можно и не регистрировать; но такой нерегистрированный документъ не пользуется торговымъ довѣріемъ и по оному на биржахъ не совершаютъ сдѣлокъ, а банки вовсе не принимаютъ. При выпускѣ зерна изъ склада оно подвергается вторичной инспекціи (out inspection) во избѣжаніе ошибки въ качествѣ зерна.

Возможность вести крупные торговые обороты съ хлѣбомъ безъ полчища не всегда честныхъ приказчиковъ, безъ содержанія дорого стоющихъ амбаровъ, безъ ухода за хлѣбомъ, оперируя лишь зерновыми бумагами, не видя даже хлѣба, ими представляемаго, до крайности упрощаетъ хлѣбную торговлю, дѣлая ее доступною каждому капиталисту, желающему спекулировать хлѣбомъ. Бумаги эти очень облегчаютъ возможность подбирать хлѣба любого сорта и въ любомъ количествѣ. Благодаря такому порядку, не требующему отъ коммерсанта хлѣбомъ никакихъ спеціальныхъ знаній (таковыя замѣняются знаніями хлѣбнаго инспектора и ручательствами зернохранилищъ), а лишь капитала и желанія спекулировать, чрезвычайно расширяется кругъ лицъ, которымъ становится доступнымъ хлѣботорговое дѣло. Все необходимое для храненія хлѣба, для опредѣленія его качества, для

образованія партій нужнаго качества,—все это совершается другими; капиталисту-торговцу остается только скупить на биржѣ представляющія собою нужнаго сорта бумаги и слѣдить за биржевыми и міровыми конъюнктурами хлѣбной торговли.

Такая система торговли, при существующей тамъ повсемѣстно связи внутреннихъ элеваторовъ съ большими центральными и вывозными, дѣлаетъ возможнымъ торговлю на сроки и быструю срочную отправку хлѣбныхъ грузовъ изъ элеваторовъ въ порты. Эта упрощенность хлѣботорговаго дѣла привлекаетъ къ нему массу капиталовъ, всегда стремящихся играть на повышеніе цѣнъ для выгодной продажи товара. Изумительная организованность, освѣдомленность торговцевъ и всей страны о состояніи запасовъ и цѣнъ на потребительныхъ рынкахъ и всегда готовая наличность поставленнаго на рельсы хлѣба въ элеваторахъ, даетъ имъ возможность чрезвычайно быстро использовать повышательную волну цѣнъ, чему, конечно, способствуетъ и опредѣленность и извѣстность качества классифицированнаго зерна.

Для американской торговли, не выбрасывающей свой хлѣбъ зря по предлагаемой цѣнѣ, благодаря участію въ хлѣбной торговлѣ капиталистовъ, всего ужаснѣе, когда конкурентъ по снабженію Европы хлѣбомъ, какъ Россія, обычно осенью заваливаетъ ее дешевымъ хлѣбомъ и тѣмъ образуетъ въ ней запасы. До истощенія этихъ запасовъ американцы, какъ и другіе наши конкуренты съ организованной торговлею, стѣснены въ своей коммерческой дѣятельности со стороны Россіи, обычно осенью заваливающей Европу съ уборки до конца навигаціи. Это переполненіе рынковъ русскимъ хлѣбомъ наблюдается уже давно и объясняется тѣмъ, что Россія не можетъ и не умѣетъ въ хлѣбномъ вывозѣ соблюсти должное благоразуміе.

Зернохранилища съ очисткой и сортировкой зерна, инспекція, сертификаты и кредитъ сдѣлали, какъ выше сказано, хлѣбную торговлю общедоступной и могутъ низводить ее до торговли

цѣнными бумагами или, какъ въ Америкѣ называютъ, *зерновыми* бумагами.

Нынѣ къ сожалѣнію, такой правильной, цѣлесообразной и стройной, американская хлѣботорговая система является нерѣдко лишь въ теоріи, и была таковой только въ начальномъ періодѣ ея существованія, въ томъ идеалѣ, къ возрожденію коего нынѣ стремятся фермеры и какъ штатовыя правительства, такъ и федеральное, въ лицѣ Министерства Сельскаго Хозяйства или, какъ оно тамъ именуется, Департаментъ Сельскаго Хозяйства. Система эта въ ея цѣльности и чистотѣ продолжаетъ осуществляться и теперь, но сравнительно въ небольшомъ объемѣ. Въ Россіи хлѣботорговое дѣло испорчено въ корнѣ демократизаціею торговли; въ Соединенныхъ Штатахъ оно изуродовано ея чрезмѣрною аристократизаціею, большими капиталами, завладѣвшими элеваторнымъ дѣломъ и биржами, давящими сельскихъ хозяевъ. Какъ демократизація, такъ и аристократизація, въ сущности, суть приспособленія капитала къ измѣняющимся условіямъ жизни. Но этотъ естественный процессъ требуетъ непремѣнно регулирующаго воздѣйствія власти, обязанной охранять общіе народные интересы, связанные съ хлѣбной торговлей; безъ этого воздѣйствія, какъ свидѣтельствуетъ опытъ Россіи и Штатовъ, увлеченія хлѣбныхъ торговцевъ могутъ выливаться въ уродливыя формы, при которыхъ демократизація сопровождается деморализаціей, а аристократизація—монополизаціей. Нужно, однако, замѣтить, что, какъ демократизація хлѣбной торговли, такъ и ея аристократизація, при всѣхъ ихъ недостаткахъ и вредѣ, ими приносимомъ хозяевамъ, имѣютъ свои достоинства. Демократизація торговли, не вносящая въ дѣло капитала, работающая на банковый кредитъ, естественно ищетъ прибыль лишь въ размѣрѣ, вознаграждающемъ личный трудъ и хлопоты, а потому довольствуется меньшей разницей между цѣной покупки зерна у сельскихъ хозяевъ и продажной цѣной на рынкѣ, преимущественно экспортномъ; всего болѣе она озабочена быстротой тор-

выхъ оборотовъ и въ этомъ видитъ средство увеличенія своего заработка, не заботясь о томъ, что пониженіемъ покупной цѣны она сокращаетъ выручку сельскаго хозяина. Не имѣя возможности вліять непосредственно на рыночныя цѣны, она невольно вліяетъ на ихъ пониженіе быстротою оборотовъ, увеличивающихъ предложеніе зерна на рынкѣ. Въ противоположность ей, аристократизація ищетъ не только личный трудовой заработокъ, но и прибыль на капиталъ, влагаемый ею въ хлѣбную торговлю, отсюда стремленіе къ возможно большей разницѣ между покупной и продажной цѣнами. Достигается это съ одной стороны пониженіемъ покупныхъ цѣнъ, а съ другой, выдержкою поднимаются продажныя цѣны, при чемъ послѣдствія ихъ возвышенія далеко не всегда отражаются на выручкѣ производителей хлѣба.

Сельскихъ хозяевъ, очевидно, не можетъ удовлетворять ни аристократизація, ни демократизація хлѣбной торговли, ихъ естественный идеалъ—возможное сближеніе, если уже не съ самимъ потребителемъ, то хотя бы съ потребительнымъ рынкомъ. Отсюда, единеніе сельскихъ хозяевъ въ мелкія коопераціи для эмансипированія хозяевъ отъ мѣстныхъ посредниковъ. Слѣдующая стадія объединенія мелкихъ кооперацій въ большіе союзы, т. е. единицы болѣе сильныя и способныя использовать современное начало синдикаціи, по осуществленіи чего не только станетъ возможнымъ сближеніе съ потребительными рынками, но даже, можетъ быть, и нормированіе цѣнъ на произведеніе хозяйства, какъ нынѣ это происходитъ въ отношеніи произведеній многихъ промышленныхъ отраслей. Теперь же пока въ Соед. Штатахъ идетъ движеніе въ пользу сильнаго правительственнаго вмѣшательства, надзора и руководительства, какъ единственнаго средства упорядочить хлѣботорговое дѣло, установленіемъ полной зависимости и подчиненія правительству хлѣбной инспекціи и складовъ-элеваторовъ общаго пользованія. А у насъ стремятся къ тому, чтобы складо-элеваторное дѣло принадлежало частной предпріимчивости, которая именно

и губитъ дѣло въ Соединенныхъ Штатахъ, противъ нея-то, испытавъ ее, борятся нынѣ на родинѣ элеваторовъ. Большая часть оныхъ принадлежитъ хлѣботорговымъ монополистамъ, единоличнымъ или компанейскимъ, въ небольшой части еще, желѣзнымъ дорогамъ, разнымъ торговымъ синдикатамъ, на биржахъ созданнымъ, и только 1.300, изъ общаго числа 9.000 элеваторовъ разной величины, принадлежатъ сельскимъ хозяевамъ, соединяющимся въ союзы и въ послѣднее десятилѣтіе предпринявшимъ отчаянную борьбу съ капиталистами.

І. Б. Розенъ въ своемъ изслѣдованіи америк. хлѣбн. торговли пишетъ *):

„До 1887 г. терминальные элеваторы находились во владѣніи лицъ, не принимавшихъ прямого участія въ операціяхъ по покупкѣ и продажѣ хлѣба, и служили исключительно въ роли зернохранилищъ и орудій для перемѣщенія зерна при разгрузкѣ и нагрузкѣ. Въ концѣ 80-хъ годовъ и началѣ 90-хъ прошлаго столѣтія произошла въ этомъ отношеніи большая перемѣна: терминальные элеваторы въ Чикаго, Минеаполисѣ и на другихъ крупныхъ рынкахъ перешли во владѣніе небольшого круга лицъ, которыя стали забирать въ свои руки всю торговлю хлѣбомъ на этихъ рынкахъ. Навстрѣчу имъ пошли ж.-д. компаніи, линіи которыхъ сходились въ эти пункты. Компаніи стали давать тѣмъ или инымъ изъ крупныхъ фирмъ концессіи на постройку терминальныхъ, а впослѣдствіи и линейныхъ элеваторовъ вдоль своей линіи. Условія этихъ концессій были таковы, что получающія ихъ фирмы фактически монополизировали торговлю зерномъ, стекавшимся на терминальный рынокъ по данной дорогѣ“.

„Съ тѣхъ поръ вмѣшательство Междуштатной Торговой Комиссіи кое-что измѣнило въ этомъ отношеніи; но на терминальныхъ рынкахъ элеваторное дѣло, а вмѣстѣ съ нимъ и торговля хлѣбомъ, до сихъ поръ всецѣло находятся въ рукахъ нѣ-

*) І. Б. Розенъ. „Постановка хлѣбной торговли въ Соед. Штатахъ“, стр. 32.

сколькихъ крупныхъ фирмъ. Такъ въ Чикаго, изъ общаго числа 87 элеваторовъ, съ совокупной вмѣстимостью въ 58.945.000 бушелей, тринадцать принадлежатъ семи фирмамъ и вмѣщаютъ 22.500.000 буш. Изъ нихъ 3 элеватора, съ общей вмѣстимостью въ 8 милл. бушелей, принадлежатъ фирмѣ Арморъ и К°, тѣмъ самымъ Арморъ, которые вмѣстѣ съ фирмой Свивтъ и К° монополизировали торговлю мясомъ въ С. Штатахъ. Но этимъ не ограничиваются владѣнія компаніи Арморъ; она же имѣетъ контролирующій интересъ въ рядѣ болѣе мелкихъ Чикагскихъ элеваторовъ, и вліяніе ея на хлѣбномъ рынкѣ громадно".

„Въ Минеаполисѣ при общемъ числѣ элеваторовъ въ 48, съ совокупной вмѣстимостью въ 40.890.000 буш., 19 вмѣстимостью въ 36.000.000 буш. принадлежатъ 11 фирмамъ. Вершителями судебъ здѣсь фирмы: Ванъ-Дубенъ, Вашбернъ, Пильбури и двѣ, три другія".

Такую же картину даетъ и А. Рафаловичъ *), ѣздившій въ Соед. Штаты тоже для изученія хлѣботорговаго дѣла, по порученію М-ва Финансовъ. Вотъ что онъ пишетъ:

„Подобно тому, какъ станціонные элеваторы находятся, по большей части, въ зависимости отъ большихъ капиталистическихъ обществъ, такъ и городскія элеваторныя общества сплотились въ болѣе или менѣе тѣсные союзы. Наиболѣе правильную организацію получилъ союзъ въ Буфало, гдѣ въ составъ элеваторнаго общества входятъ болѣе десяти складовъ. Кромѣ означеннаго общества, большіе элеваторные союзы образовались еще въ С.-Луи и Чикаго, въ Минеаполисѣ (гдѣ пять элеваторныхъ обществъ владѣютъ складами общей вмѣстимостью въ 29.634.000 бушелей, т. е. 39,7 милл. пудовъ) и Верхн. Дулутѣ. Изъ изложеннаго видно, что большинство американскихъ элеваторовъ какъ станціонныхъ, такъ и центральныхъ находится въ рукахъ хлѣботорговцевъ-посредниковъ.

*) А. Рафаловичъ. „Зернохранилища въ Соед. Штатахъ Сѣв. Америки", стр. 28.

Въ борьбѣ этой неравныя силы кооперативовъ нѣсколько компенсируются сочувствіемъ общественнаго мнѣнія и постепенно усиливающейся помощью какъ штатовыхъ судебныхъ установленій и правительствъ, такъ и федеральнаго.

Для уясненія дѣла, прежде всего нужно знать, какимъ образомъ въ странѣ, не меньшей Россіи, правда съ очень густой сѣтью желѣзныхъ дорогъ, при почти равномъ съ нами экспортѣ зерна, можетъ быть 9.000 элеваторовъ, въ томъ числѣ очень маленькихъ, а также портовыхъ и терминальныхъ *) колоссовъ въ нѣсколько милліоновъ пудовъ каждый; всѣхъ элеваторовъ терминальныхъ въ 24 пунктахъ страны 424, на общую вмѣстимость 419.977.648 пудовъ пшеницы **).

---

*) Терминальными элеваторами называются находящіеся въ конечныхъ желѣзнодорожныхъ пунктахъ и узлахъ, на большихъ торговыхъ рынкахъ, внутри страны.

**) Заимствуемъ у г. Розена. „Постановка хлѣбн. торг. въ Соед. Штатахъ", стр. 33.

Относящіяся 1909 г. свѣдѣнія о числѣ и вмѣстимости элеваторовъ.

Города.	Число элеваторовъ.	Вмѣстимость въ пудахъ пшеницы.
1. Чикаго.	87	98.241.666
2. Минеаполисъ	48	68.150.000
3. С.-Луи	39	20.133.333
4. Канзасъ Сити	38	18.816.666
5. Буфало.	28	40.316.666
6. Дулутъ.	23	50.291.666
7. Миньваки.	21	23.266.666
8. Нью-Іоркъ	18	22.050.000
9. Амаха	15	10.066.666
10. Детрайтъ.	14	7.566.666
11. Цинцикати	12	3 350.000
12. Монтреанъ	10	6.916.000
13. Толедо.	10	10.416.666
14. Индіанополисъ.	9	3.258.333
15. Новый Орлеанъ	9	8.633.333
16. Эванвинъ.	8	1.233.333
17. Лунвиллъ.	7	5.000.000
18. Клевелендъ	6	3.193.333

Для объясненія возможности существованія такой массы элеваторовъ необходимо сдѣлать нѣкоторое сопоставленіе съ Россіей. У насъ не только всѣ крупные и всѣ мелкіе землевладѣльцы, но даже крестьяне, занимающіеся земледѣліемъ, имѣютъ свои собственные амбары очень большіе и очень маленькіе; имѣютъ ихъ и всѣ торговцы хлѣбомъ въ портахъ, на внутреннихъ рынкахъ, городскихъ и сельскихъ, имѣются также амбары ссыпщиковъ и на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ. Какъ велико количество частныхъ помѣщеній, даетъ понятіе, напримѣръ, численность и вмѣстимость однихъ приписанныхъ къ станціямъ амбаровъ, въ коихъ хлѣбъ пользуется правами вывезеннаго на станцію въ отношеніи очереди отправки. По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, напримѣръ, къ Южнымъ ж. д. приписано 91 складъ съ общей вмѣстимостью на 8.769.000 пуд. зерна; къ Юго-Восточнымъ 481 на 26.813.250 пуд.; Рязано-Уральской 880 съ вмѣстимостью 35.391.745 пуд.; Сызрано-Вяземской 11 на 533.000 пуд.; Самаро-Златоустовской 1.313 вмѣстимостью на 32.566.093 п.; Екатериненской 168 складовъ вмѣстимостью на 13.606.325 пуд. и т. д. Всѣ поименованные амбары создавались, когда еще не имѣли понятія о преимуществахъ амбара-элеватора предъ простымъ. Если суммировать вмѣстимость всѣхъ складовъ, то весьма вѣроятно, что у насъ общая сумма превыситъ значительно вмѣстимость всѣхъ американскихъ элеваторовъ

Города.	Число элеваторовъ.	Вмѣстимость въ пудахъ пшеницы.
19. Балтиморъ	5	8.500.000
20. Нашвиль	5	2.833.333
21. Филадельфія	4	5.166.666
22. Гальвестонъ.	4	6.333.333
23. Нью-портъ Ньюзъ.	2	4.250.000
24. Сейатлъ	2	2.583.333
	424	419.977.648

Очевидно, что если бы элеваторы строились планомѣрно и были бы не частные, то при той же вмѣстимости оныхъ число ихъ могло бы значительно сократиться, а съ тѣмъ вмѣстѣ уменьшились бы и затраты на ихъ сооруженіе.

вмѣстѣ взятыхъ. Нужно, однако, оговориться, на сколько богата купеческими амбарами центральная Россія, на столько же бѣдна ими южная.

Въ Соединенныхъ Штатахъ, въ противоположность намъ, сельскіе хозяева-фермеры амбаровъ не имѣютъ, точно также не имѣютъ таковыхъ и купцы. Всѣ пользуются элеваторами. Первые сравнительно небольшимъ числомъ элеваторовъ общаго пользованія или, въ послѣднія два десятилѣтія, кооперативными, а купцы своими собственными, или же принадлежащими синдикату мелкихъ или крупныхъ торговцевъ хлѣбомъ, или тоже публичными. Всѣ эти элеваторы, разныхъ калибровъ, стоятъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ или пристаняхъ, иногда даже не по одному, а по нѣсколько рядомъ, одинъ возлѣ другого. Сельскіе хозяева, за неимѣніемъ амбаровъ, прямо изъ-подъ молотилки издавна везутъ хлѣбъ въ ближайшіе элеваторы и лишь въ послѣдніе годы, для избавленія отъ тягостной зависимости эксплоатирующихъ ихъ частныхъ элеваторовъ, они стали дѣлать изъ листового гальванизированнаго желѣза чаны, стоющіе около 250 р. и емкостью въ 1000 и болѣе бушелей для храненія хлѣба. Желѣзнодорожные элеваторы, обычно связанные съ крупными капиталистами, торгующими хлѣбомъ, при пріемѣ хлѣба въ элеваторы на ж.-д. станціяхъ стараются обычно чинить всякія притѣсненія фермерамъ, но въ послѣдніе годы суды, правительство и законъ принуждаютъ принимать хлѣбъ отъ фермеровъ. Какъ извѣстно, вездѣ капиталисты участвуютъ одновременно въ разныхъ предпріятіяхъ, такъ и въ С. Штатахъ. Здѣсь они являются одновременно хозяевами желѣз. дорогъ и не однихъ маленькихъ линейныхъ элеваторовъ, но и терминальныхъ. Отсюда заботы о привлеченіи грузовъ на ж. дороги и въ элеваторы, при чемъ не стѣсняются въ средствахъ, дѣлая всяческія притѣсненія фермерамъ, если они не даютъ хлѣбъ въ ж.-дорожные элеваторы или поставляютъ на конкурирующую ж.-д. линію. При этомъ нужно знать, что почти всѣ элеваторы ведутъ хлѣбную тор-

говлю, поэтому возможность стѣсненій и вымогательствъ еще больше и ощутильнѣе для фермеровъ. Это и послужило основаніемъ созданія едва ли не во всѣхъ штатахъ желѣзно-дорожно-элеваторныхъ правительственныхъ комиссій, обуздывающихъ хищническіе инстинкты капитала. Нужно замѣтить, что благодаря тому, что элеваторное дѣло предоставлено частной предпріимчивости, то поэтому не торгуютъ только элеваторы общаго пользованія, всѣ же другіе торгуютъ, но не всегда спекулируютъ; всего чаще покупая, они немедленно же перепродаютъ по обычнымъ правиламъ срочной торговли, доставляя постоянную работу своимъ элеваторамъ. Нужно знать еще одну особенность, чисто американскую, тоже объясняющую это неимовѣрное количество элеваторовъ. Колоссальное развитіе мукомольнаго дѣла, наличность очень совершеннаго устройства мельницъ, съ суточнымъ помоломъ до 93.000 п., привели къ большому удешевленію помола и потому къ уничтоженію почти всѣхъ мелкихъ мельницъ, а результатомъ этого то, что фермеры даже для своего собственнаго обихода не размалываютъ зерна, какъ это дѣлается у насъ, на сосѣдней мельницѣ водянкѣ, вѣтрянкѣ или керосинкѣ. Все нужное имъ количество переработаннаго зерна, т. е. муки, крупъ, растительнаго масла и проч., они покупаютъ и все свое зерно, за исключеніемъ сѣмянъ, везутъ въ элеваторъ на продажу. Поэтому все зерно, кромѣ развѣ кормового, весь урожай проходитъ чрезъ элеваторы, а онъ вѣдь въ среднемъ, напримѣръ, за 1908 и 1909 гг. въ общей суммѣ свыше $2^1/_2$ милліардовъ въ годъ бушелей зерновыхъ хлѣбовъ и 2,7 милліардовъ бушелей кукурузы, часть коей тоже попадаетъ въ элеваторы. Кромѣ того, масса элеваторовъ принадлежитъ мельничнымъ предпріятіямъ, имѣющимъ таковые при мельницахъ, крупорушкахъ, маслобойныхъ и т. п. заводахъ; независимо отъ сего, на желѣзныхъ дорогахъ все еще имѣются элеваторы, имъ же принадлежащіе. Къ этому нужно добавить, что вслѣдствіе устраненія элеваторами многихъ накладныхъ и посред-

ническихъ расходовъ, услуги ихъ оплачиваются сравнительно дешево, а отъ этого въ торговлѣ, при переходѣ хлѣба изъ рукъ въ руки, зерно перемѣщается иногда по нѣсколько разъ изъ одного элеватора въ другой. Вотъ почему ихъ такъ много, при чемъ большинство ихъ сосредоточено въ самыхъ большихъ центрахъ.

Напримѣръ, въ Чикаго 87, съ общей вмѣстимостью пшеницы 98.241.666 пуд., въ Минеаполисѣ 48 съ вмѣстимостью 68.150.000 пуд., С.-Луи 39—20.133.000 пуд., въ Канзасъ-Сити 38—18.816.000 пуд., Буфало 28—40.316.000 пуд., Дулутѣ 23—50.291.000 пуд.; въ остальныхъ 165 элеваторахъ, распредѣленныхъ въ 18 пунктахъ, общая вмѣстимость—126.000.000 пуд., въ томъ числѣ Нью-Іоркѣ на 22 мил. пуд. Общая вмѣстимость 424 терминальныхъ элеваторовъ въ 24 пунктахъ внутреннихъ и и экспортныхъ на 420 мил. пуд. пшеницы. Наибольшое количество элеваторовъ сосредоточивается не въ вывозныхъ пунктахъ, а внутри страны, тамъ же сосредоточены и сосредоточиваются громаднѣйшіе элеваторы-зернохранилища, а не въ портахъ, какъ у насъ это часто думаютъ.

Такъ наибольшее количество хлѣба могутъ собрать внутренніе центры Чикаго, Минеаполисъ, С.-Луи, Буфало, Канзасъ-Сити и другіе но не экспортные пункты; самый большой вывозный портъ штатовъ, Нью-Іоркъ, имѣетъ элеваторовъ только на 22 мил. пуд., при чемъ самый большой изъ нихъ вмѣщаетъ лишь 1.300.000 пуд., но за то, онъ не можетъ грузить 100.000 пуд. въ часъ. Портовой элеваторъ это перегрузочный механизмъ, а внутренній—коммерческій. Такова ихъ разница и таковы цѣли каждаго. Вмѣстимость элеваторовъ колеблется между 10.000 бушелей, т. е. 1.680 четвертей пшеницы до 5 милл. буш., или 837 тысячъ четвертей пшеницы. Такой въ Чикаго принадлежитъ Армару или какъ теперь строится, въ Канадѣ, компаніею Великой Сѣверной желѣзной дороги на 12 милл. бушелей (т. е. 2.014.500

чет. или на 20 милл. пуд.) *). Производительность ихъ иногда изумительна, напримѣръ, одинъ изъ крупнѣйшихъ элеваторовъ въ Минеаполисѣ въ состояніи разгрузить и нагрузить въ часъ 167 тыс. пуд. **), тогда какъ у насъ въ южныхъ портахъ, гдѣ имѣются и элеваторы, наибольшая суточная погрузка въ корабль 30—50 тыс. пуд. Въ Нью-Іоркѣ нагрузка корабля въ 300 тыс. пуд. обычно длится 3—4 часа. Погрузочный рекордъ, однако, побитъ Канадою: въ портѣ Вилліямсѣ элеваторъ погрузилъ въ корабль 330 тыс. пуд. въ 1 часъ 57 минутъ, т. е. по 2.812 пуд. въ минуту. У насъ нагрузка корабля обходится отъ $2^1/_2$ до 6 к. съ пуда, въ зависимости отъ дѣятельности порта тогда, какъ тамъ за перегрузку изъ вагоновъ въ корабль уплачивается всего около 0,6—0,9 к., а за нагрузку изъ элеватора 0,24 к. Такая быстрота нагрузки освобождаетъ еще владѣльца хлѣба отъ уплаты кораблямъ сталійныхъ денегъ за простой въ портѣ, а это вѣдь по нѣсколько сотъ рублей за сутки, обычно они колеблются, въ зависимости отъ размѣра корабля и времени, между 300 и 500 р. въ сутки.

Въ очень давнее время въ Соединенныхъ Штатахъ, какъ нынѣ у насъ, хлѣбною торговлею взамѣнъ мѣстныхъ купцовъ стали овладѣвать разъѣздные по станціямъ скупщики, которые отправляли хлѣбъ въ крупные хлѣбо-торговые терминальные пункты. Но мѣстные купцы, оцѣнивъ опасность своего положенія, стали для борьбы съ наѣзжимъ элементомъ организовываться въ союзы, охватывающіе районъ штата или желѣзнодорожной линіи. Оставляя подробности этой борьбы между двумя категоріями борцовъ, скажемъ, что такіе союзы своимъ вліяніемъ на желѣзныя дороги и на терминальныхъ комиссіонеровъ побѣдили, ибо и тѣ и другіе предпочитали услуживать и угождать людямъ мѣст-

*) І. Б. Розенъ „Постановка хлѣбн. торговли въ Соед. Штатахъ", стр. 26.

**) Въ портахъ Бальтиморъ 5 элеваторовъ на 8,5 м. п., въ Филадельфіи 4 на 5,1 м. п., Новый Орлеанъ 8,6 м. п., Гальвестанъ 6,3 м. п. пшеницы и т. д.

нымъ, чѣмъ случайнымъ. Остались на мѣстахъ при станціяхъ и мелкихъ желѣзнодорожныхъ элеваторахъ только отдѣльные фермеры и мѣстные союзы, скупавшіе на станціяхъ хлѣбъ у фермеровъ, лично не отправляющихъ хлѣбъ въ терминальные пункты для продажи чрезъ комиссіонеровъ. На этихъ пунктахъ, гдѣ въ элеваторахъ очищалось и инспектировалось зерно, фермеры тоже были въ меньшемъ фаворѣ, чѣмъ союзники, что, конечно, не могло не отзываться на чистой выручкѣ фермеровъ, понижавшейся сравнительно съ союзниками, а это не могло не вліять на приливъ продавцовъ-фермеровъ союзниковъ, которые нигдѣ въ районѣ своей дѣятельности не конкурировали между собой (точно такъ же, какъ у насъ скупщики на базарахъ), а скупали хлѣбъ по сговоренной цѣнѣ и со скидкой 2—3 фунтовъ съ бушеля на засоренность, утрату, усыпку въ пути и т. п.

Конечно, фермеръ, отправляя самъ хлѣбъ въ терминальный элеваторъ или комиссіонеру, за плату въ его пользу около 1,2 коп. съ пуда, избавлялся отъ всѣхъ прелестей продажи чрезъ посредника, но часто это бываетъ неизбѣжно, когда не хватаетъ хлѣба на цѣлый вагонъ, и если при этомъ не удается почему-либо поставить въ большой вагонъ перегородку, раздѣляющую въ вагонѣ разнородный хлѣбъ, что часто практикуется въ виду того, что вмѣстимость вагоновъ тамъ изъ года въ годъ ростетъ и нынѣ уже дошла до 2.000 бушелей, т. е. до 336 четвертей, а также въ томъ случаѣ, если не удается компанейская отправка.

Благополучіе союзовъ длилось, однако, недолго, появился болѣе сильный врагъ. Владѣльцы терминальныхъ элеваторовъ стали торговать хлѣбомъ, и для этой цѣли стали строить по желѣзнымъ дорогамъ, такъ называемые, *линейные* элеваторы, густою сѣтью коихъ и покрыли всю страну, забравъ въ свои руки хлѣбную торговлю. Въ началѣ, когда шла борьба съ союзниками, линейцы прельщали фермеровъ болѣе высокими цѣнами за счетъ посредническихъ прибылей союзниковъ, а когда остались безраз-

дѣльными владѣльцами положенія, они были избавлены отъ необходимости переплатъ и, конечно, сумѣли использовать свою выгодную позицію не безъ ущерба фермерамъ, которымъ владѣльцы терминальныхъ элеваторовъ могутъ и умѣютъ оказывать всяческія огорченія на терминальныхъ рынкахъ, когда фермеры сами отправляютъ туда хлѣбъ.

Чтобы составить себѣ представленіе, какъ частная предпріимчивость можетъ и умѣетъ эксплоатировать хозяевъ, скажемъ только, что если станціонные элеваторы находятся въ большей части въ служебной зависимости отъ большихъ капиталистическихъ обществъ, то и терминальные элеваторы большихъ городовъ сплотились въ тѣсные союзы. Напримѣръ, въ Буфало образовалось единеніе—союзъ 20 отдѣльныхъ разномѣстныхъ складовъ. То же произошло въ С.-Луи, Чикаго, Верхнемъ-Дулутѣ, въ Минеаполисѣ и въ другихъ. Въ этомъ послѣднемъ 5 соединившихся элеваторныхъ обществъ владѣютъ складами на 29.634.000 бушелей.

Монополизація хлѣбной торговли захватомъ станціонныхъ элеваторовъ стала прежде всего проявляться въ Минеаполисѣ и Верхнемъ Дулутѣ; начало положили мукомолы и хлѣботорговыя общества. Въ первомъ нынѣ существуетъ общество, владѣющее слишкомъ 400 терминальными и сельскими линейными элеваторами. Нынѣ самымъ крупнымъ элеваторнымъ синдикатомъ состоитъ „Peavey Sistem“, который имѣетъ 17 терминальныхъ элеваторовъ на 25.300.000 буш. и 431 станціонный элеваторъ на 10.500.000 буш., всего 448 элеваторовъ на 35.800.000 буш., т. е. на 60 мил. пуд. пшеницы.

Можно себѣ представить, какъ мало церемонятся съ хозяевами эти монополизаторы, извратившіе чудную идею. И все это только потому, что это дѣло было предоставлено частной предпріимчивости. Къ этому еще нужно прибавить, что цѣны обычно устанавливаются въ этихъ крупныхъ центрахъ сосредоточенія

терминальныхъ элеваторовъ, гдѣ тѣ же общества могутъ убыточными продажами малыхъ партій разсылать на свои станціи биржевые бюллетени съ низкими цѣнами. Колоссальными объединенными предпріятіями легко вырабатываются по соглашенію съ транспортными предпріятіями, раздѣленіе сферъ вліянія, а также особая организація, извѣстная подъ названіемъ liste price—особый видъ отмѣтокъ на наличный товаръ, ничего общаго съ биржевыми не имѣющихъ, для скупки хлѣба у фермеровъ по низшей и однородной цѣнѣ.

Какъ уже сказано выше, эти извращенія элеваторнаго дѣла не могли не вызвать протеста хозяевъ, которые стали организовываться въ союзы борьбы, начало коимъ положено еще въ 1867 году. Цѣль этихъ союзовъ, которыхъ теперь уже очень много, двоякая: самопомощь и политическая агитація. Въ отношеніи первой хозяева достигли уже большихъ результатовъ, число членовъ еще въ 1903 году достигало 4 милл. организованныхъ въ малыя коопераціи, сливающіяся въ болѣе крупныя, какъ бы союзъ союзовъ, охватывающій почти всѣ штаты, заинтересованные въ этой борьбѣ. Въ послѣднее время таковые выливаются въ могучія организаціи.

Въ 1902 году въ Южной Дакотѣ учредилось общество хозяевъ съ капиталомъ 50 милл. долл., подъ наименованіемъ „Farmers National Cooperative Exchange C°“. Главная цѣль союза обезпечить фермерамъ лучшія цѣны на ихъ продукты; союзъ предполагаетъ самъ покупать и продавать таковые, заботиться о сооруженіи элеваторовъ, холодильниковъ, боенъ и т. п.; на это предположено четверть капитала, т. е. почти 25 мил. руб.; 50 мил. руб. предназначаются на кредитно-ссудныя операціи, а остальные 25 мил. руб. на коммерческія операціи.

Въ томъ же году, въ штатѣ Иллинойсъ, образовался союзъ The Farmers Grain Deaelers Association of Illinois, объединившій 40 болѣе мелкихъ союзовъ. Цѣли вполнѣ однородны и у этого

союза, какъ и у другихъ. Въ Небраскѣ—The Nebraska Cooperatiəл grain and live Stock Association и т. д.

Политическая агитація союзовъ тоже не безплодна: многаго они уже добились, напримѣръ, учрежденія „Interstate Commerce Commission“, т. е. междуштатовая Комиссія, въ вѣдѣніе которой предоставленъ контроль надъ дѣятельностью всѣхъ желѣзныхъ дорогъ и элеваторовъ общаго пользованія въ Соединенныхъ Штатахъ. Благодаря этой Комиссіи, пользующейся правомъ привлекать къ судебной отвѣтственности транспортныя и элеваторныя предпріятія за нарушеніе штатовыхъ или федеральныхъ постановленій, положеніе хозяевъ нѣсколько улучшилось; но все же еще продолжаются всякія льготы элеваторнымъ компаніямъ, пользующимся рефакціями въ явный ущербъ хозяевамъ. Въ политическую программу всѣхъ союзовъ входитъ не только требованіе широкаго правительственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное и элеваторное дѣло, но и требованіе постройки казенныхъ элеваторовъ и государственнаго кредита подъ хлѣбъ, въ нихъ сложенный; для этихъ цѣлей требуютъ выпуска особаго государственнаго займа, а также запрещенія спекулятивнымъ компаніямъ владѣть недвижимымъ имуществомъ, запрещенія срочныхъ сдѣлокъ на разницу, эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ казною и. т. д.

Еще въ 1893 году въ штатѣ Минесота прошелъ законъ, разрѣшающій постройки казною элеватора на 1.500.000 бушелей. Но, по своеобразной американской конституціи, судъ по жалобѣ заинтересованныхъ, отмѣнилъ это постановленіе, ибо конституція не допускаетъ, чтобы государство занималось коммерческими предпріятіями. Въ слѣдующій 1894 годъ въ этомъ же штатѣ прошелъ законъ *„объ охранѣ фермеровъ отъ обмановъ или эксплоатаціи со стороны скупщиковъ зерна“*; по этому закону всѣ находящіеся въ предѣлахъ территоріи штата и желѣзныхъ дорогъ элеваторы объявляются общественными и какъ таковые, поступаютъ подъ контроль желѣзныхъ дорогъ и элеваторной правительственной

комиссіи; каждый владѣлецъ элеватора долженъ получить отъ этой комиссіи свидѣтельство на право эксплоатаціи. Въ пріемѣ зерна должна быть выдаваема установленной формы квитанція, непремѣнно именная, съ указаніемъ качества, класса, количества зерна, а также учета убыли отъ утраты или засоренности во время храненія. Установленъ также максимальный тарифъ платъ элеватору. Этимъ же закономъ фермеру, сложившему хлѣбъ въ станціонный элеваторъ, дается право требовать выдачи зерна не менѣе вагона, не только изъ этого элеватора, но и на одной изъ желѣзнодорожныхъ станцій городовъ С.-Поль, Минеаполиса, С.-Клуда или Дулута. Само собою разумѣется, что при этомъ хлѣбовладѣлецъ обязанъ уплатить за провозъ все, слѣдуемое элеватору, хлѣбной инспекціи и вѣсовщику и т. п. *Нормальная убыль допускается лишь 60 фунт. на вагонъ въ 1580 пудовъ.* Повсемѣстная агитація сельскихъ хозяевъ постепенно завоевываетъ свои права: напримѣръ, еще въ 1903 году въ штатѣ Канзасъ прошелъ законъ, по силѣ коего желѣзная дорога обязана безвозмездно уступать мѣсто подъ элеваторъ, стоющій не менѣе 3.000 долларовъ, при чемъ желѣзная дорога на свой счетъ должна проложить къ нему, и около него, пути.

Много уже сдѣлано, но еще больше предстоитъ сдѣлать для огражденія хозяевъ и для обузданія естественныхъ аппетитовъ капитала, ничѣмъ не сдерживаемой частной предпріимчивости, которой не могутъ быть предоставляемы дѣла общенароднаго значенія. Горькимъ опытомъ нынѣ убѣждаются въ этомъ Соединенные Штаты—страна всяческихъ свободъ.

Такимъ образомъ, частная предпріимчивость въ элеваторномъ дѣлѣ вылилась въ монополизацію хлѣбной торговли. Громадные капиталы *), собравшіеся на терминальные элеваторы, объединились съ желѣзными дорогами въ послѣдніе годы чрезъ личныя

*) Нѣкоторые американскіе изслѣдователи исчисляютъ капиталъ въ хлѣботорговомъ оборотѣ свыше 200.000.000 руб.

уніи заправилъ и забрали въ свои руки хлѣбную торговлю. Нужно, однако, замѣтить, какъ ни печально такое положеніе для сельскихъ хозяевъ, но со всѣмъ тѣмъ нахожденіе хлѣбной торговли въ очень сильныхъ рукахъ не можетъ не вліять на цѣны хлѣба въ благопріятную для фермеровъ сторону, тѣмъ болѣе, что наличность на станціяхъ и пристаняхъ по нѣсколько линейныхъ элеваторовъ разныхъ владѣльцевъ, и въ терминалахъ большихъ элеваторовъ, тоже разныхъ владѣльцевъ, хотя и предполагаетъ и допускаетъ возможность стачекъ въ отношеніи цѣны, но въ той же мѣрѣ допускаетъ и возможность конкуренціи въ цѣнахъ. Какой бы изъ этихъ двухъ методовъ ни практиковали эти хлѣбные коммерсанты, но все же достовѣрно то, что всякія колебанія въ цѣнахъ на терминальныхъ рынкахъ совершенно параллельно отражаются и на фермерахъ, и не всегда достается имъ только пониженіе; одинаково на долю ихъ попадаетъ и повышеніе цѣнъ. Кромѣ того, американскій фермеръ выигрываетъ еще и отъ того, что, благодаря густой сѣти элеваторовъ и системѣ торговли внутренней и экспортной по сертификатамъ, транспортные и другіе расходы отъ мѣста производства до терминальныхъ, экспортныхъ и заграничныхъ рынковъ доведены до крайняго минимума; поэтому нѣкоторая доля этихъ сбереженій расходовъ, во всякомъ случаѣ, попадаетъ и въ его карманъ. Независимо отъ сего, спеціальная комиссія, назначенная Вашингтонскимъ Конгрессомъ, установила, что со вступленіемъ въ хлѣботорговое дѣло очень большихъ капиталовъ, процентъ прибыли, вложенный въ торговлю, сталъ значительно ниже, чѣмъ въ большинствѣ другихъ отраслей коммерческой дѣятельности, и что такое явленіе становится возможнымъ лишь благодаря быстрому обращенію капитала въ этомъ дѣлѣ, что обусловлено съ одной стороны свойствомъ товара, а съ другой образцовою организаціею технической стороны дѣла.

Но тѣмъ не менѣе такое положеніе, въ корнѣ уничтожившее идею элеваторной системы, не могло не вызвать протеста со сто-

роны сельскихъ хозяевъ, въ средѣ коихъ возникла мысль объ организаціи кооперативной борьбы фермеровъ противъ единовластія капитала, дѣятельности коего можетъ быть мѣсто въ экспортныхъ пунктахъ, но уже, во всякомъ случаѣ, не на мѣстахъ чрезъ линейные элеваторы.

Связь между линейными или, что то же, станціонными и терминальными элеваторами должна существовать; эти послѣдніе должны быть конечнымъ звеномъ линейныхъ, но лишь при томъ непремѣнномъ условіи, что и тѣ и другіе должны быть для общаго, а не для единоличнаго пользованія. Безъ этого теряется смыслъ и значеніе идеи общественнаго склада съ правительственной хлѣбной инспекціей, какъ третейской поручительной организаціей, между кладчикомъ элеватора, продающимъ хлѣбъ и покупщикомъ онаго; теряется значеніе склада-элеватора, какъ аппарата, освобождающаго продавца отъ денежной нужды и отъ давленія покупателя, чрезъ доступность кредита въ банкѣ. Лишеніе всѣхъ этихъ удобствъ и желаніе возстановленія на практикѣ идеи элеваторной системы вызвало нарожденіе на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ кооперативныхъ элеваторовъ фермерскихъ. Нынѣ элеваторы въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, распредѣляются такъ: линейныхъ, принадлежащихъ компаніямъ, владѣющимъ болѣе или менѣе значительною сѣтью, 55% общаго числа, 30% независимыхъ, принадлежащихъ еще мѣстнымъ торговцамъ и желѣзнымъ дорогамъ, и 15% кооперативныхъ — фермерскихъ. Число послѣднихъ изъ года въ годъ ростетъ. Возникновеніе ихъ облегчается тѣмъ обстоятельствомъ, что въ терминальныхъ пунктахъ есть элеваторы общаго пользованія съ инспекціей, назначаемой правительствомъ Штата, состоящихъ подъ наблюденіемъ биржевыхъ учрежденій, такіе элеваторы носятъ названіе *регулярныхъ*. Вотъ эти-то элеваторы и даютъ возможность болѣе крупнымъ фермерамъ и мѣстнымъ некрупнымъ торговцамъ продавать чрезъ комиссіонеровъ свои хлѣба по элеваторнымъ серти-

фикатамъ, а за неимѣніемъ таковыхъ по образцамъ съ желѣзнодорожными документами груза, слѣдующаго въ терминальный элеваторъ. Одинаково можетъ фермеръ и не продавать свой хлѣбъ немедленно по прибытіи, за нимъ возможность держать хлѣбъ въ элеваторѣ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ элеваторъ, получивъ хлѣбъ послѣ очистки, взвѣшиванія и инспекціи, выдаетъ комиссіонеру или высылаетъ фермеру оба сертификата, вѣсовой и инспекціонный. Чтобы получить точное представленіе о практической возможности выдерживать хлѣбъ въ элеваторахъ, приведу свѣдѣнія о движеніи хлѣба въ терминальныхъ элеваторахъ и экспортныхъ, хотя бы только нѣсколькихъ главнѣйшихъ центровъ. Это особенно важно знать, такъ какъ у насъ обычно говорятъ чуть ли не о двадцати оборотахъ вмѣстимости въ годъ въ американскихъ элеваторахъ.

Справка коснется самыхъ большихъ внутреннихъ центровъ за 1908 годъ съ округленіемъ цифръ. За годъ во всѣхъ элеваторахъ каждаго пункта перебывало зерна:

1) *Чикаго*. Вмѣстимость 59,0 милл. бушел.

Пшеница . . .	21,1	милл. бушел.
Кукуруза . . .	91,2	„ „
Овесъ	92,5	„ „
Ячмень	23,7	„ „
Рожь	1,6	„ „
Ленъ	2,1	„ „

232,2 милл. буш. нѣсколько менѣе 4-хъ оборотовъ.

2) *Минеаполисъ*. Общая вмѣстимость 40,9 милл. бушел.

Пшеница . . .	91,7	милл. бушел.
Кукуруза . . .	4,8	„ „
Овесъ	16,7	„ „
Ячмень	18,4	„ „
Рожь	1,9	„ „
Ленъ	12,6	„ „

146,1 милл. буш. три съ половиной оборота.

3) *С. Луи* (желѣзнодорожный узелъ на р. Миссисипи) 12,1 мил. бушелей.

Пшеница . . .	19,1	милл.	бушел.
Кукуруза . . .	22,9	„	„
Овесъ	25,7	„	„
Ячмень	2,9	„	„
Рожь	0,319	„	„
Ленъ	44,3	„	„
	115,219	милл. буш.—почти 10 оборотовъ.	

Многіе изъ терминальныхъ пунктовъ являются крупными мукомольными центрами, такъ въ Минеаполисѣ 28 мельницъ, выпускающихъ въ день 86.000 бочекъ по $5^1/_2$ пуд. муки, т. е. 473.000 пуд.; въ Каизасъ - Сити — 8 мельницъ съ суточнымъ производствомъ 72.750 пуд. муки; въ Буфало—74.200 пуд. и т. д.

Чтобы судить о томъ, каковы эти американскія мельницы и сколько для нихъ нужно элеваторовъ, достаточно сказать, что 4 мельницы фирмы Пильсбери въ Минеаполисѣ въ сутки выпускаютъ 167.000 пуд. муки, при чемъ самая большая изъ нихъ 93.500 пуд. Для этой послѣдней, при безостановочной работѣ, въ годъ нужно 3.322.700 пуд.

Раньше уже сказано, что терминальные элеваторы раздѣляются на 2 разряда: публичные и частные; а также на *регулярные и нерегулярные*. Разница между двумя послѣдними та, что первые работаютъ подъ надзоромъ мѣстныхъ биржъ, и лишь ихъ сертификаты принимаются на биржахъ вмѣсто зерна.

Публичные элеваторы регулируются правительствами Штатовъ и обязаны принимать зерно на храненіе отъ всѣхъ желающихъ, съ соблюденіемъ очереди.

Поступающее въ публичные элеваторы зерно обязательно должно быть досмотрѣно инспекторомъ, типъ и сортъ его установлены, такъ же, какъ и размѣръ скидки за засоренность, если

хлѣбовладѣлецъ не требуетъ предварительной очистки на элеваторѣ, или если онъ былъ ранѣе очищенъ. Скидка эта равнялась въ 1908 г., по отчетамъ хлѣбныхъ инспекторовъ, въ среднемъ, напримѣръ, 0,88 фунт. съ пуда. Въ 1908 г. изъ поступившихъ въ Минеаполисъ 95.917 вагоновъ пшеницы съ 517 не сдѣлано скидки, съ 5.666 скинуто по $^1/_2$ фунта съ бушеля, съ 18.996 скинуто по 1 ф., съ 17.152 по $1^1/_2$ ф., съ 17.607 по 2 ф., съ 9.315 по 2 ф., съ 10.396 по 3 ф., а съ 16.874 по 3—5 ф. и болѣе. Здѣсь умѣстно сказать нѣсколько словъ о постановкѣ хлѣбной инспекціи. По прибытіи хлѣба къ элеватору въ вагонахъ или баржахъ, если хлѣбъ не подвергается очисткѣ, хлѣбный инспекторъ обязанъ немедленно его досмотрѣть и опредѣлить сортъ и классъ зерна, пользуясь для сего различными аппаратами. Если противъ опредѣленія инспектора возражаетъ владѣлецъ хлѣба, или же управляющій элеватора, берущаго хлѣбъ на отвѣтственное храненіе, то споръ о качествѣ поступаетъ на окончательное разрѣшеніе арбитражнаго суда, имѣющагося во всѣхъ элеваторныхъ центрахъ и составленнаго изъ спеціалистовъ по хлѣбной части, большею частью выбираемыхъ биржевыми учрежденіями каждаго даннаго мѣста.

Нужно сказать, что дѣятельность хлѣбныхъ инспекторовъ очень напряжена и спѣшна. Поэтому, чтобы избѣжать потери времени и не задерживать вагоны въ ожиданіи разгрузки послѣ инспекціи, инспектора въ центрахъ большого движенія посылаютъ своихъ помощниковъ отбирать пробы изъ вагоновъ, для изслѣдованія, за нѣсколько станцій впередъ; они возвращаются съ пробами на пассажирскихъ поѣздахъ, вслѣдствіе чего по прибытіи хлѣба инспектированіе его уже сдѣлано, и вагонъ прямо поступаетъ въ разгрузку. Въ пріемѣ въ элеваторъ порченнаго зерна можетъ быть отказываемо. Частные элеваторы не обязаны принимать чужого зерна; а если принимаютъ, то пользуются наравнѣ съ публичными правительственными хлѣбными инспекторами и вѣ-

совщиками. Каждый частный элеваторъ можетъ сдѣлаться публичнымъ, внеся установленный закономъ залогъ и выбравъ торговыя права.

Въ Соединенныхъ Штатахъ обезпеченіе порядочности и честности веденія дѣла залогомъ имѣетъ широкое примѣненіе. Внесеніе залога обязательно для хлѣбныхъ инспекторовъ и всѣхъ ихъ помощниковъ, для вѣсовщиковъ и комиссіонеровъ, какъ единоличныхъ, такъ и для всякихъ комиссіонерскихъ организацій. Небольшой залогъ, всего въ одинъ долларъ, вноситъ и владѣлецъ хлѣба, если онъ, недовольный опредѣленіемъ хлѣбнаго инспектора, требуетъ повторнаго, во второй инстанціи, инспектированія его зерна. Залогъ для публичнаго терминальнаго элеватора опредѣляется въ размѣрѣ 15 центовъ съ бушеля вмѣстимости, т. е. около 23½ коп. съ кубич. фута объема, но во всякомъ случаѣ не менѣе 50.000 долларовъ, по закону 1909 г. Въ 1910 г. ожидается законъ, устанавливающій залоги и для станціонныхъ элеваторовъ въ виду нерѣдкихъ растратъ. Размѣръ залоговъ въ разныхъ штатахъ неодинаковъ, но вездѣ очень крупенъ.

Какъ биржевые, такъ и частные, комиссіонеры на терминальныхъ рынкахъ обязаны выбирать установленныя правительствомъ соотвѣтственныхъ штатовъ свидѣтельства и вносить въ „Комитетъ по желѣзнодорожнымъ и элеваторнымъ дѣламъ“ и въ другія, закономъ предусмотрѣнныя, учрежденія, залогъ или поручительство, размѣръ коего въ каждомъ данномъ случаѣ опредѣляется комиссіею и можетъ позже увеличиваться или уменьшаться тѣмъ же Комитетомъ. По закону штата Минесота книги и конфиденціальныя даже свѣдѣнія комиссіонеръ обязанъ открывать этому Комитету.

По ст. 2117 закона комиссіонеръ обязанъ не позже, какъ черезъ 24 часа, письменно извѣстить препоручителя, по какой цѣнѣ онъ продалъ хлѣбъ, указать адресъ покупщика и день,

часъ, минуты продажи. Недовольные могутъ жаловаться Комитету, который можетъ наложить штрафъ на комиссіонера, на время или навсегда запретить комиссіонную дѣятельность.

Вотъ примѣръ, какъ строго относятся къ комиссіонерамъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Въ 1908 году стали ходить неблагопріятные слухи о комиссіонерской конторѣ Edyapds Wood and C. Комитетъ возбудилъ противъ, нея преслѣдованіе, усмотрѣвъ, что нѣкто Викторъ Карсинъ отправилъ фирмѣ въ Дулутѣ на комиссію вагонъ овсянаго сѣмени, вагонъ прибылъ 13 Января, 19 Января цѣна была $118^{1}/_{2}$ центовъ за буш. и поднялась къ концу биржи $119^{3}/_{4}$; но фирма не продала, а продала на другой день по 120 центовъ, а счетъ послала на $119^{1}/_{2}$.

На судѣ контора оправдывалась, что не могла продать за отсутствіемъ покупателей. Результатъ — комиссіонная фирма была оштрафована, ибо по закону комиссіонеры должны выручать высшую цѣну на публичномъ рынкѣ и за собой товара оставлять не могутъ. Завершилось это тѣмъ, что $1^{1}/_{2}$ года спустя фирма должна была закрыть всѣ 240 своихъ отдѣленій, разбросанныхъ по странѣ.

Возвращаясь къ хлѣбной инспекціи, повторимъ, что за рѣдкими исключеніями, она находится въ вѣдѣніи особыхъ правительственныхъ комиссій, напримѣръ, въ Чикаго ею завѣдуетъ „Совѣтъ желѣзнодорожныхъ и элеваторныхъ комиссаровъ штата Иллинойсъ“. Тоже и въ другихъ. Лишь въ штатѣ Висконсинъ ею до сихъ поръ завѣдуетъ биржа, при чемъ въ Комитетъ входитъ представитель Нью-Іоркской экспортной биржи и Сѣверной Дакоты, производящей хлѣбъ. Самая совершенная организація считается въ Минесотѣ, служащая примѣромъ для всѣхъ. Тамъ еще въ 1885 г. устранены хлѣбные инспектора, назначаемые биржею и, какъ доказалъ опытъ, кривившіе душою въ пользу биржевиковъ, поэтому тамъ, какъ почти и вездѣ, инспекція въ рукахъ правительства Штата. Старшій хлѣбный инспекторъ

набираетъ себѣ помощниковъ, утверждаемыхъ правительственною мѣстною организаціею, такъ же какъ и апелляціонный Совѣтъ изъ 3-хъ лицъ, назначаемый изъ спеціалистовъ по хлѣбной части, при чемъ въ законѣ сдѣлана оригинальная оговорка, что не болѣе двухъ лицъ могутъ принадлежать къ одной политической партіи. Этотъ же Совѣтъ ежегодно устанавливаетъ, въ руководство хлѣбнымъ инспекторамъ и биржамъ, нормальные типы зерна для каждаго хлѣба, въ зависимости отъ природныхъ качествъ зерна урожая каждаго даннаго года.

Хлѣбный инспекторъ назначается на два года съ залогомъ или поручительствомъ въ 10.000 долларовъ; избранные имъ и утвержденные помощники вносятъ залогъ въ 5.000 долларовъ. Инспекторовъ или помощниковъ — ассистентовъ въ Минесотѣ, напримѣръ, для двухъ терминальныхъ пунктовъ около 250 человѣкъ.

Иногда инспекція, въ видахъ сбереженія времени и быстроты разгрузки въ терминальныхъ пунктахъ, дѣлается за 50 и болѣе миль ранѣе. Тогда инспектируется каждый вагонъ и пломбируется инспекторомъ, а пробы вмѣстѣ съ отмѣтками пассажирскимъ поѣздомъ отправляются впередъ. Опредѣленіе типа дѣлается сперва на глазъ и ощупь и, лишь въ случаѣ споровъ пользуются разными аппаратами. За инспекцію средняя плата съ вагона зерна 20 центовъ, а льняного сѣмени 75.

Приведу коротенькую справку для характеристики дѣятельности хлѣбныхъ инспекторовъ: изъ общаго количества 240.422 вагоновъ, инспектированныхъ въ Минеаполисѣ и Дулутѣ въ хлѣбную кампанію 1907/8 г., 54.922 подвергнуты вторичной инспекціи, при чемъ 20.856 опредѣленій измѣнены въ пользу владѣльца; 34.066 остались безъ измѣненія.

За взвѣшиваніе, производимое или на вагонныхъ вѣсахъ, съ непремѣнной провѣркой опорожненнаго вагона, или на автоматическихъ вѣсахъ элеватора—30 центовъ съ вагона. Вѣсовщики тоже вносятъ залоги въ 500 долларовъ.

Перейдемъ къ той сторонѣ элеваторнаго дѣла, которая всего чаще вызываетъ у насъ всякіе споры и сомнѣнія — я имѣю въ виду обезличеніе хлѣба, которое у насъ будто бы непримѣнимо, и безъ котораго будто бы элеваторъ немыслимъ. Въ Америкѣ почти весь хлѣбъ обезличивается, ибо тамъ къ этому привыкли, но ничто кромѣ коммерческаго расчета къ этому не принуждаетъ. Законъ обязываетъ ссыпать хлѣбъ въ отдѣльные закрома или силосы, если владѣлецъ этого желаетъ; но при этомъ онъ платитъ не за количество хлѣба, имъ ссыпаннаго, а за весь закромъ, какъ бы онъ великъ ни былъ. Поэтому отдѣльно хранятъ только очень высокіе сорта вышеустановленныхъ типовъ и лишь до прибытія низшихъ сортовъ, для подмѣси къ нимъ, если это коммерчески выгодно.

У насъ обычно говорятъ, что обезличеніе возможно въ Америкѣ въ виду односортности и однотипности зерна, тогда какъ у насъ каждый районъ имѣетъ свой типъ.

Предполагать однотипность зерна въ странѣ болѣе обширной, чѣмъ Европейская Россія, значило бы предполагать тамъ другіе законы природы, которыми въ зависимости отъ почвы, климата, вообще отъ природныхъ условій, опредѣляются качество и типъ зерна. И тамъ, какъ и у насъ, чуть не каждый штатъ имѣетъ отличный отъ другого типъ одного и того же хлѣба.

Возьмемъ для примѣра типы, установленные въ штатѣ Минесота за кампанію 1909/10 года.

Сѣверная яровая.

№ 1. *Твердая яровая*—зерно должно быть неповрежденное, хорошаго цвѣта, безъ запаха, чистое, состоять не менѣе какъ на 50% изъ твердыхъ сортовъ, натура не менѣе 58 ф. въ бушелѣ *).

*) Бушель=1.343 четверика русскаго; 1 фунт. американск.=1.107 русскаго фунта.

№ 1. *Сѣверная яровая*—при тѣхъ же требованіяхъ, какъ и въ первомъ случаѣ, не требуется процентнаго соотношенія твердыхъ зеренъ къ проч.

№ 2. *Сѣверная яровая*—недостаточно хорошая, чтобы получить № 1, и натурн. вѣсъ 56 ф.

№ 3. *Сѣверная яровая*—еще болѣе низкая натура 54 ф., зерно слегка сморщенное.

№ 4. *Сѣверная яровая* — сморщенное или попорченное зерно, натура не менѣе 49 ф.

Отходная яровая—зерно проросшее, сильно обезцвѣченное или почему-либо другому стоящее ниже № 4.

Бѣлая озимая.

№ 1. *Бѣлая озимая* при подробномъ описаніи зерна натура . . . . . 58 ф.

№ 2. . . . . 56 „

№ 3. . . . . 53 „

Твердая озимая.

Опять № 1-й. . . . . 61 ф. в. б.

№ 2. . . . . 59 „ „ „

№ 3. . . . . 55 „ „ „

№ 4 ниже послѣдней.

Красная озимая.

Три номера.

Западная бѣлая и красная.

Четыре номера.

Макаронныя пшеницы.

Дурумскія.

Четыре номера.

Пшеница бархатная.

Четыре номера.

Итого для района одного штата 31 номеръ пшеницы; для кукурузы 11 номеровъ; для овса бѣлаго и желтаго, шастаннаго и нешастаннаго 13 номеровъ; для ржи 3 номера; для ячменя 7 номеровъ; для полбы 3 номера; для льняного сѣмяни 4 номера.

Такая же мелочно тонкая разсортировка, или классификація, и въ другихъ естественно-историческихъ районахъ. На биржахъ каждаго большого районнаго рынка, классификацію эту для каждаго года установленную, прекрасно знаютъ. Знаютъ ее въ соотвѣтственныхъ портахъ. Но мало того, и на многихъ заграничныхъ рынкахъ, напримѣръ, въ Лондонѣ и въ Ливерпулѣ, зерно изъ Соединенныхъ Штатовъ принимается по Дулутскимъ, Чикагскимъ, Нью-Іоркскимъ, Филадельфійскимъ инспекціоннымъ свидѣтельствамъ, а не F. A. Q., т. е. по качеству средняго образца, какъ принимается хлѣбъ изъ Россіи. Хлѣбъ изъ Канады принимается по правительственнымъ свидѣтельствамъ, вотъ почему канадскій хлѣбъ первенствуетъ. Классификація зерна, примѣняемая въ штатѣ Иллинойсъ, построена на слѣдующихъ основаніяхъ. Каждый родъ хлѣба дѣлится на сорта по типичнымъ природнымъ свойствамъ зерна; въ предѣлахъ же каждаго сорта качество хлѣба различается по степенямъ, обозначаемымъ номерами, въ зависимости отъ состоянія зерна, его очистки, и, отчасти, его натурнаго вѣса.

Характеристика отдѣльныхъ номеровъ зерна дается въ общихъ выраженіяхъ, опредѣленіе исходитъ отъ высшаго номера, при чемъ послѣдующіе номера устанавливаются по соотношенію съ высшими. Такъ, отъ зерна высшей степени, или перваго номера, требуется, чтобы оно было здоровое, полное, сухое и хорошо очищенное; для зерна слѣдующаго номера требованіе нѣсколько понижается— оно должно быть здоровое и довольно чистое; третій номеръ относится къ хлѣбу недостаточно здоровому (полному), не настолько чистому, чтобы его можно было отнести ко второму номеру, но все же имѣющему натурный вѣсъ, не ниже извѣстной нормы,

напримѣръ, для пшеницы — не менѣе 54 фунтовъ въ бушелѣ: четвертымъ номеромъ оцѣнивается зерно сыроватое, съ запахомъ поврежденное морозомъ и вообще съ такими недостатками, что оно не заслуживаетъ отмѣтки номера 3. Пятый номеръ содержится только въ классификаціи ячменя и относится къ зерну настолько попорченному, что оно не годится для приготовленія солода.

Дѣленіе хлѣбовъ по типичнымъ сортамъ представляется въ такомъ видѣ:

Пшеница.

Сорта:	Степени
Бѣлая озимая	4
Длинная красная озимая	2
Твердая озимая	3
Красная озимая	4
Колорадская озимая	3
Яровая	4
Сѣверная яровая	2
Бѣлая яровая	4
Черноморская яровая	3 (кромѣ первой).
Твердая шотландская яровая	3 „ „
Рисовая яровая	1 (только четвертая).
Смѣшанная	3 (кромѣ первой).

Такимъ образомъ, классификація предусматриваетъ для пшеницы 12 сортовъ, а съ градаціями каждаго изъ нихъ по степенямъ качества даетъ для сортировки этого зерна 36 подраздѣленій.

Кукуруза классифицируется на три сорта (желтую, бѣлую и смѣшанную), изъ которыхъ два первыхъ имѣютъ по три номера, а послѣдній—четыре.

Овесъ сортируется также на три типа — бѣлый, бѣлый шастанный и смѣшанный, при чемъ шастанный имѣетъ только двѣ высшихъ степени, а остальные два сорта—по четыре номера.

Рожь подраздѣляется только по номерамъ отъ перваго до четвертаго.

Ячмень имѣетъ четыре сорта: обыкновенный (съ пятью номерами), пивоваренный, шотландскій и шевалье (каждый сортъ съ тремя номерами).

Въ Нью-Іоркской классификаціи характеристика номеровъ зерна, въ общемъ, та же, что и въ классификаціи Иллинойса. Въ деталяхъ замѣчается слѣдующая разница: къ четыремъ номерамъ прибавлена высшая степень подъ наименованіемъ „отборное зерно“ и введено новое подраздѣленіе — „пароходное зерно“ для того случая, когда хлѣбъ, по всѣмъ прочимъ признакамъ отвѣчающій данному номеру, представляется слегка влажнымъ; затѣмъ, по пшеницѣ и овсу установленъ низшій предѣлъ натуры не только для среднихъ но и для высшихъ номеровъ.

Что касается дѣленія хлѣба по сортамъ, то здѣсь различіе сказывается, съ одной стороны, въ томъ, что мѣсто происхожденія нѣкоторыхъ разновидностей иное, такъ какъ Нью-Іоркъ, и, напр., Чикаго (въ штатѣ Иллинойсъ) собираютъ хлѣбъ не изъ однихъ и тѣхъ же районовъ производства, и, съ другой стороны, въ томъ, что сорта подраздѣляются на иное число номеровъ.

Такимъ образомъ, въ основаніяхъ своихъ обѣ вышеизложенныя классификаціи тождественны. По тѣмъ же принципамъ онѣ введены и на другихъ американскихъ рынкахъ (въ С.-Луи, Дулутѣ, Н.-Орлеанѣ и др.).

Въ дополненіе къ дѣленію зерна на классы, въ американскихъ классификаціяхъ введено еще одно подраздѣленіе, а именно ими устанавливается различіе между зерномъ новаго и прежнихъ урожаевъ. По правиламъ классификаціи штата Иллинойсъ, зерно новаго урожая, независимо отъ оцѣнки по классификаціи, должно имѣть отмѣтку „новое“. Это правило примѣняется въ періодъ времени отъ снятія урожая до нижеслѣдующихъ сроковъ: для овса до 15 Августа, для ржи до 1 Сентября, для пшеницы до

1 Ноября того же года, а для ячменя до 1 Мая слѣдующаго за урожаемъ года.

Такое дѣленіе зерна новаго урожая было допущено въ удовлетвореніе требованій мельниковъ, закупающихъ предпочтительно зерно болѣе стараго урожая.

Кромѣ вышеупомянутыхъ отмѣтокъ, для обозначенія качества зерна въ Соединенныхъ Штатахъ, существуютъ еще два термина „Rejected“ и „Unmerchantable“. Отмѣтка „Rejected“ (отверженное) прилагается къ зерну, качество котораго ниже послѣдняго номера, установленнаго правилами классификаціи для даннаго рода хлѣба, но который все же допускается въ элеваторы на тѣхъ же условіяхъ, какъ и всякое иное классифицированное зерно. Зерно же, отмѣченное „Unmerchantable“ (негодное для торговли), никакой классификаціи не подвергается и должно быть хранимо въ особомъ помѣщеніи для каждой отдѣльной партіи такого товара; элеваторъ имѣетъ право вовсе отказаться отъ пріема на храненіе такого зерна. При пріемѣ же его въ элеваторъ, на него не распространяется дѣйствіе установленной таксы, а взимается плата за храненіе по соглашенію, обыкновенно въ высшемъ размѣрѣ и притомъ за весь закромъ. За принятое на храненіе зерно такого рода выдается элеваторомъ не „receit“, а обыкновенная квитанція.

При производствѣ оцѣнки зерна по классификаціи, въ Соединенныхъ Штатахъ дѣйствуетъ правило, что если инспекціей будетъ усмотрѣно, что зерно было нагружено въ вагонъ такимъ образомъ, чтобы ввести ее въ обманъ, то зерно отмѣчается не выше того номера, который соотвѣтствуетъ низшему, найденному въ данной партіи, сорту. Равнымъ образомъ пшеница, подвергшаяся обойкѣ или сходному съ нею процессу, не должна быть отмѣчаема выше № 3.

Оцѣнка зерна по классификаціи, а также и дальнѣйшее наблюденіе за классифицированнымъ зерномъ, лежатъ тоже на обязанности спеціальнаго органа—хлѣбной инспекціи.

Я привелъ образецъ классификаціи хлѣбовъ вовсе не для того, чтобы идеализировать такія мелочно дробныя классификаціи, а только для того, чтобы отвѣтить моимъ соотечественникамъ, увѣряющимъ, что у насъ классификація невозможна потому, что каждый районъ у насъ имѣетъ отличное отъ другихъ зерно. Въ Соединенныхъ Штатахъ чувствуются и сознаются всѣ недостатки такого порядка. Поэтому идетъ сильная агитація во всей странѣ въ пользу установленія однообразныхъ типовъ и пріемовъ установленія таковыхъ. Штатовыя и центральныя правительства, какъ и разные союзы хлѣботорговцевъ, этимъ озабочены. Министерство Земледѣлія еще въ 1906 г. учредило рядъ спеціальныхъ лабораторій въ Бальтиморѣ, С.-Луи, Минеаполисѣ, Дулутѣ, Форго, Нью-Іоркѣ, Чикаго для изученія методовъ установленія образцовыхъ нормальныхъ сортовъ — стандартовъ, и выработки объективныхъ пріемовъ оцѣнки; учреждена также и лабораторія для изученія положенія американскаго хлѣба на Европейскихъ рынкахъ. Со всѣхъ сторонъ идутъ требованія о повсемѣстной передачѣ дѣла хлѣбныхъ инспекцій изъ рукъ штатовыхъ правительствъ исключительно въ руки центральнаго правительства. Вызывается это, главнымъ образомъ, зависимостью инспекторовъ отъ биржъ, чрезъ нихъ и отъ хлѣботорговцевъ, а также пестротою типовъ, обезцѣнивающей сертификаты въ экспортныхъ пунктахъ.

Приведу еще справки о стоимости эксплоатаціи элеваторовъ мѣстныхъ—станціонныхъ и терминальныхъ.

Для малаго элеватора вмѣстимостью въ 10—12 тысячъ бушелей.

6% на основной капиталъ въ 400 дол.	240 дол.
6% на оборотный въ 2.000 дол.	120 „
Вознагражденіе завѣдывающему или хозяину	900 „
Страховка и мелкіе расходы	120 „
Двигательная сила	100 „

Поденный рабочій въ періодъ усиленнаго подвоза зерна.	100 дол.
8% на погашеніе и ремонтъ	320 „
Итого . . .	1.900 дол.

Мѣсячный расходъ большого элеватора на 2.500.000 п.

Жалованье управляющему	200 дол.
Его помощнику . . . . . , ...	100 „
Машинисту	100 „
2-мъ вѣсовщикамъ	170 „
1 кочегару	65 „
Электротехнику	100 „
8-ми рабочимъ	480 „
Сторожу	60 „
100 тоннъ угля	450 „
Конторскіе расходы, налоги, торговыя свидѣтельства . .	300 „
Итого . . .	1.955 дол.

Эти свѣдѣнія, заимствованныя отъ г. Розена, получены имъ отъ Mr. F. V. Eva, главнаго инспектора элеваторовъ въ Минесотѣ. Въ переводѣ на рубли эксплоатація такого элеватора стоитъ въ годъ, считая долл. 190 к.,—44.574 р.

По свѣдѣніямъ изъ того же источника такой изъ желѣзобетона элеваторъ стоитъ 712.500 руб., т. е. по 28½ коп. на пудъ пшеницы.

При отчисленіи 5 коп. роста на затраченный капиталъ и 2% на погашеніе, въ общей суммѣ 49.875, и съ прибавкой эксплоатаціонныхъ расходовъ, окажется общая сумма 94.420 руб., которая съ лихвой покрывается сборомъ съ каждаго пуда 1,4 к. при трехъ оборотахъ хлѣба, т. е. 7.500.000 пудовъ. Здѣсь кстати замѣтить, что попудная стоимость элеватора, какъ и эксплоатація, вовсе непропорціональна емкости элеватора, ибо стоимость механическаго его оборудованія зависитъ не отъ емкости закромовъ, а отъ быстроты работы механизмовъ и аппаратовъ, точно также и стоимость эксплоатаціи, въ которой перемѣнная вели-

чина лишь расходъ на топливо и страхованіе. Остальные же расходы остаются тѣ же, какъ при большой, такъ и при малой работѣ, развѣ только измѣняется время снашиванія машинъ.

Для полноты представленія объ американскихъ элеваторахъ необходимы данныя о платахъ, взимаемыхъ элеваторами за услуги, имъ оказываемыя.

Предѣльныя максимальныя платы за выгрузку, пріемъ, очистку, перегрузку, храненіе, почти вездѣ устанавливаются штатовыми законодательными учрежденіями. Фактически же регулируются обычно биржами.

Въ Минесотѣ, напримѣръ, статья 2057 элеваторныхъ и зерновыхъ законовъ гласитъ:

„Содержатели терминальнаго элеватора обязаны въ теченіе первой недѣли каждаго сентября публиковать въ какой-либо мѣстной ежедневной газетѣ таксу платъ за храненіе зерна на наступающій годъ, въ теченіе коего объявленныя цѣны уже не могутъ быть увеличены; эти цѣны должны быть одинаковы для всѣхъ кліентовъ. Плата, взимаемая за пріемъ, разгрузку, храненіе въ теченіе не больше 15 дней и нагрузку при выдачѣ, не должна превышать $1^1/_2$ цента за бушель. За дальнѣйшее храненіе можно взимать $^1/_2$ цента съ буш. за каждые 15 дней, или часть таковыхъ, но не больше 4 центовъ съ буш. за время съ 15 Ноября одного года до 15 Мая слѣдующаго года *).

Фактическая плата въ Минеаполисѣ на 1908/9 годъ на половину меньше установленной Биржевымъ Комитетомъ: за пріемъ,

*) Въ переводѣ на русскія мѣры и деньги: за пріемъ, разгрузку, храненіе первые 15 дней и нагрузку при отпускѣ груза: 2,12 коп. за четверикъ или на нашу четверть восьмимѣрную 16,38 коп., что составитъ 1,64 коп. за пудъ пшеницы (десятипудн. натуры); 1,87 коп. за пудъ ржи (десятипудной натуры и 2,39 за пудъ овса шестипудной натуры); за храненіе свыше 15 дней 0,71 коп. съ четверика за каждые 15 дней, но не свыше 5,6 коп. съ четверика за время съ 15 Ноября по 15 Мая.

разгрузку, десятидневное храненіе и отгрузку, при отпускѣ хлѣба не $1^1/_2$, а лишь $^3/_4$ цента (1,06 к. съ четверика). За дальнѣйшее храненіе за 10 дней $^1/_4$ цента (на нашъ четверикъ 0,35 к.). За перегрузку изъ вагона въ вагонъ съ правомъ десятидневнаго храненія $^3/_4$ цента съ б. (1,06 к. съ нашего четверика). За храненіе между 10 Ноября 1908 г. по 10 Мая 1909 г., включая разгрузку и нагрузку, — по $^3/_4$ ц. съ буш. (1,06 к. съ четверика). За каждые 18 дней храненія, но не больше 4 центовъ безпрерывнаго храненія въ теченіе всего указаннаго полугодового срока. Далѣе 10 Мая $^1/_4$ цента (0,35 к. съ четверика) съ буш. За очистку зерна $^1/_2$ цента съ бушеля, т. е. 0,7 съ нашего четверика. Въ Чикагскомъ элеваторѣ платится за разгрузку, нагрузку и 10 дней храненія $^3/_4$ цента съ бушеля (1,06 к. съ четверика), за храненіе свыше по $^1/_{40}$ цента за бушель въ сутки. За порченное зерно взимается вездѣ нѣсколько больше.

Таксы сборовъ.

1899/1900 г.г.

I. За нагрузку въ элеваторы общаго пользованія и выгрузку изъ нихъ.

1) Изъ лодокъ въ элеваторы за 1.000 бушелей — $^1/_2$ доллара (1,74 к. за четверть).

2) Изъ элеваторовъ въ океанскія суда съ 1.000 бушелей — 2 доллара (2,32 к. за четверть).

3) Добавочная плата за храненіе зерна, сдаваемаго въ океанскія суда съ бушеля — $^1/_2$ цента (5,8 к. за четверть).

4) Подсѣиваніе и провѣтриваніе при отпускѣ или пріемкѣ съ бушеля — $^1/_8$ цента (1,4 к за четверть).

5) Смѣшеніе зерна различныхъ сортовъ, при пріемкѣ и отпускѣ, включая сюда подсѣиваніе и вѣяніе съ бушеля — $^1/_8$ цента (1,4 к. за четверть) *).

*) За всѣ пять операцій съ одного пуда пшеницы 1,26, ржи 1,4 коп., ячменя 1,58 коп. и овса 2,11 коп.

II. За храненіе зерна.

За принятіе, взвѣшиваніе и выгрузку находящагося въ хорошемъ состояніи зерна, включая сюда и храненіе, за первые 10 (или меньшее число) дней—съ бушеля $^5/_8$ цента (7,2 к. за четв.) и за каждые послѣдующіе 10 (или меньшее число) дней—съ бушеля—$^1/_4$ цента (2,9 к. съ четверти).

III. За инспекцію зерна.

1) Прибывшаго по желѣзной дорогѣ, включая сюда провѣрку желѣзнодорожныхъ вѣсовъ съ вагона—25 центовъ (0,03 к. съ пуда пшеницы).

2) Прибывшаго по каналу лодочнаго груза — 2 доллара (0,029 к. съ пуда пшеницы).

3) При поступленіи въ общественные элеваторы съ 1.000 бушелей—25 центовъ (0,29 к. за четверть).

4) При отпускѣ изъ общественнаго элеватора и наблюденіе въ мѣстѣ сдачи зерна, на водѣ (если того потребуютъ) съ 1.000 бушелей—25 центовъ (0,29 к. за четверть).

1. За взвѣшиваніе зерна.

1) При погрузкѣ изъ элеватора въ суда, за 1.000 бушелей—15 центовъ (0,17 к. за четверть).

2) При выгрузкѣ изъ лодокъ, за лодочный грузъ 1 долларъ (0,015 к. съ пуда пшеницы).

3) За зерно розсыпью, находящееся въ погрузочныхъ станціяхъ, за вагонный грузъ—30 цент. (0,038 к. съ пуда пшеницы).

4) За зерно въ мѣшкахъ, съ мѣшка—2 цента (при чемъ манипуляціи за счетъ вѣсовщика).

За инспекцію зерна.

Въ элеваторы.

1) вагоннаго груза—25 центовъ (0,03 к. съ пуда пшеницы);

2) фургоннаго или телѣжнаго—10 центовъ;

3) въ лодкахъ, съ тысячи бушелей—40 центовъ (0,05 к. съ пуда пшеницы);

4) зерна въ мѣшкахъ, съ бушеля—$^{1}/_{4}$ цента.

Изъ элеваторовъ:

1) на суда, съ 1.000 бушелей—50 центовъ (0,58 к. съ четверика);

2) въ вагоны, съ вагоннаго груза съ вагона—35 центовъ (0,04 к. съ пуда пшеницы);

3) на „упряжку" за вагонный грузъ 35 центовъ;

4) на „упряжку" за фургонный грузъ 10 центовъ.

II. За храненіе зерна.

(Включая сюда и вознагражденіе за пріемку и выдачу зерна).

1) Принимаемаго розсыпью, если зерно, принятое розсыпью, оказалось, по производствѣ освидѣтельствованія инспекціею, въ хорошемъ состояніи, за первые 10 (или меньшее число) дней съ бушеля—$^{3}/_{4}$ цента (8,7 к. съ четверти), за каждые послѣдующіе 10 (или меньшее число) дней съ бушеля—$^{1}/_{4}$ цента (2,9 к. съ четверти), пока зерно остается въ хорошемъ состояніи.

2) За сырое зерно или могущее скоро испортиться, что было установлено инспекціею при пріемкѣ: за первые 10 (или меньшее число) дней съ бушеля—2 цента и за каждые послѣдующіе 5 (или меньшее число) дней съ бушеля—$^{1}/_{4}$ цента (2,9 к. съ четверти).

Средній вагонный грузъ зерна равняется:

Пшеницы	945	бушелей.
Овса	1.368	„
Ржи	910	„
Ячменя	915	„

Средній лодочный грузъ равняется:

Пшеницы	8.000	„
Ржи	8.500	„
Ячменя	10.000	„
Овса	10.000	„

При терминальныхъ элеваторахъ существуютъ еще такъ на-

зываемые госпитали для леченія зерна отъ головни и разныхъ другихъ недостатковъ зерна, окуриваніемъ сѣрою, промывкою, полировкою, и за это взимается, конечно, особая плата такъ же, какъ за шастанье.

Нужно ли добавлять, что торговля хлѣбная производится чрезъ комиссіонеровъ, биржевыхъ маклеровъ и чрезъ банки, какъ по образцамъ, такъ всего болѣе по *зерновымъ бумагамъ*, при чемъ и комисіонеры, нерѣдко авансирующіе большіе задатки, тоже ведутъ дѣла съ помощью банковъ, каковыхъ въ Соединенныхъ Штатахъ такое количество, что намъ трудно себѣ и представить. По послѣднему за 1908 годъ отчету контролера денежнаго обращенія въ Соединенныхъ Штатахъ, насчитывается въ странѣ большихъ національныхъ банковъ 6.053, штатовыхъ—11.852 и 3.491 разныхъ другихъ, въ томъ числѣ и мелкихъ.

Пропускаю описаніе американскихъ биржъ, порядокъ совершенія сдѣлокъ, продажи на сроки, образованіе такъ называемыхъ корнеровъ-скупщиковъ по нѣсколько десятковъ милліоновъ бушелей (были случаи скупокъ до 60 мил. бушелей). Описаніе всѣхъ этихъ коммерческихъ эксцессовъ не входитъ въ мои задачи, они вредны уже тѣмъ, что вносятъ ужасныя смуты и колебанія въ цѣнахъ и суть явленія нежелательныя. Колебанія эти, напримѣръ, бываютъ таковы въ центахъ—за бушель:

1869 г. декабрь	$76^1/_2$	августъ	2 д.	47	ц.
1879 г. январь	81	декабрь	1 „	33	„
1888 г. апрѣль	71	сентябрь	2 „	—	„
1898 г. октябрь	62	май	1 „	85	„

Намъ такія потрясенія пока не грозятъ и могутъ наступить лишь тогда, когда въ Штатахъ возстановится правильная элеваторная система, послѣ чего американскій капиталъ въ русскихъ акціонерныхъ компаніяхъ, вытѣсненный съ родины, придетъ стричь насъ.

Такова въ общихъ чертахъ картина американской хлѣботорговой элеваторной системы, при всѣхъ своихъ несомнѣнныхъ достоинствахъ, вызвавшая стремленіе въ сельскихъ хозяевахъ эмансипироваться отъ удобныхъ, но невыгодныхъ услугъ капитала, сорганизовавшагося въ чрезмѣрно крупныя единицы, и мѣшающая осуществленію основной идеи элеваторной системы. Возстановленіе этой идеи въ чистомъ видѣ и есть задача и цѣль кооперативныхъ элеваторовъ, которымъ вмѣстѣ съ правительствомъ и принадлежитъ будущее. Въ средѣ самихъ элеваторныхъ королей, борющихся съ кооперативами, по свидѣтельству изслѣдователей, все чаще и чаще слышится формула—*кооперативные элеваторы пришли не для того, чтобы уйти, а чтобы остаться.* Быстрота ихъ нарожденія и успѣха въ борьбѣ въ томъ порука. Сельскіе хозяева, организовывающіеся въ кооперативныя, въ сущности, въ акціонерныя общества для созданія мѣстныхъ элеваторовъ общаго пользованія, побуждаются къ тому, между прочимъ, и тѣмъ, что сбытъ зерна на терминалахъ производится почти исключительно черезъ биржи—замкнутыя корпораціи, вступленіе въ кои безконечно трудно какъ потому, что туда не легко принимаютъ, такъ и потому, что, по свидѣтельству І. Б. Розена, членскій билетъ стоитъ на разныхъ биржахъ неодинаково и доходитъ до 3, 4-хъ и даже болѣе тысячъ долларовъ; биржи же устанавливаютъ правила заключенія сдѣлокъ, назначаютъ комиссіонныя платы за услуги не членамъ биржи. Американскія биржи тяготятъ хозяевъ еще и съ другихъ сторонъ. Отсутствіе государственнаго кредита подъ хлѣбъ и зерновыя бумаги ставитъ хозяевъ въ тяжелую зависимость отъ частныхъ банковъ; а сіи послѣдніе, входя чрезъ своихъ собственниковъ и руководителей въ составъ биржъ, одновременно участвуютъ и въ хлѣбной торговлѣ. Совокупность сихъ условій ставитъ хозяевъ въ очень тяжелыя условія при продажѣ ими хлѣба на биржахъ. Зависимость маклеровъ, хлѣбныхъ инспекторовъ и ко-

миссіонеровъ отъ тѣхъ же биржевыхъ хлѣбныхъ королей приводитъ къ все развивающимся злоупотребленіямъ въ экспортной торговлѣ. Для болѣе яркой характеристики послѣдствій предоставленія элеваторнаго дѣла частной предпріимчивости приведемъ слѣдующій документъ.

Вотъ что недавно писалъ президенту Соединенныхъ Штатовъ въ имъ опубликованномъ письмѣ г. Р. А. Питтерсонъ, предсѣдатель „интернаціональной европейской комиссіи по американскимъ зерновымъ сертификатамъ“:

„Здѣшніе (т. е. европейскіе) хлѣбные торговцы признаютъ, что надежная система инспекціи и сертификаціи имѣетъ много преимуществъ, но чтобы быть вполнѣ надежной, она не только должна быть основана на опытности, знаніи, безупречности и независимости хлѣбныхъ инспекторовъ, но необходимо также, чтобы правила для установленія типовъ, которыми хлѣбные инспектора должны руководствоваться, были однообразными, примѣнялись бы одинаково во всѣхъ портахъ и публиковались во всеобщее свѣдѣніе не только на американскихъ, но и на европейскихъ центральныхъ зерновыхъ рынкахъ. Желательно также, чтобы образцы типовъ разсылались хлѣбнымъ биржамъ этихъ рынковъ. Такая система, примѣняемая Канадскимъ Министерствомъ Земледѣлія, даетъ всеобщее удовлетвореніе“.

„Среди европейскихъ покупателей хлѣба изъ Соединенныхъ Штатовъ за послѣдніе годы замѣчается возрастающая неудовлетворенность теперешней системой“...

„Система эта не гарантируетъ имъ того довѣрія, которое необходимо при заключеніи сдѣлки, гдѣ единственная гарантія за качество и состояніе товара, въ обмѣнъ на деньги покупателя, является бумажный сертификатъ; въ результатѣ этого недовольства, цѣны на американскій хлѣбъ менѣе благопріятныя, чѣмъ на зерно нѣкоторыхъ другихъ странъ“.

Письмо это, писанное человѣкомъ высокоавторитетнымъ, есть, конечно, непререкаемое свидѣтельство, къ чему привелъ захватъ элеваторнаго дѣла, во всей совокупности его составляющихъ частей, гг. капиталистами, въ своихъ эгоистическихъ интересахъ погубившихъ великое народно-хозяйственное дѣло, созданное американскимъ геніемъ и портящееся только потому, что правительство, вмѣсто безраздѣльнаго держанія его въ своихъ рукахъ, отдало его въ руки частной предпріимчивости.

Какъ ни велики дефекты американской хлѣботорговой элеваторной системы, но все же изъ изложеннаго видно, что американское сельское хозяйство, могущее разсчитывать на вѣрный и выгодный сбытъ своихъ произведеній, обязано своимъ чрезвычайно быстрымъ развитіемъ и расцвѣтомъ именно вышеописанной, крайне практической и вполнѣ выработанной хлѣботорговой организаціи, несомнѣнно являющейся тѣмъ краеугольнымъ камнемъ, на которомъ создалось первенствующее положеніе Соединенныхъ Штатовъ среди остальныхъ, конкурирующихъ съ ними земледѣльческихъ странъ свѣта, и залогомъ дальнѣйшаго роста и процвѣтанія американской сельско-хозяйственной промышленности.

Въ сосѣдней С. Штатамъ Канадѣ эволюція перехода къ правительственнымъ общественнымъ элеваторамъ, судя по газетамъ, нынѣ завершается. Американская газета „American Elevator and Grain Trade“ въ Февральскомъ и Мартовскомъ №№ 1910 года сообщаетъ о состоявшемся соглашеніи между „Союзомъ производителей зерна“ и правительствомъ, касательно элеваторовъ Манитобы и приозерныхъ къ Онтаріо, о выработкѣ билля касательно перехода ихъ въ собственность правительства. По проекту билля, правительство строитъ элеваторы въ любомъ пунктѣ Манитобы, если 60% фермеровъ округа будутъ о семъ ходатайствовать и обяжутся не пользоваться другими элеваторами. Кромѣ того, передъ федеральнымъ правительствомъ возбу-

ждается ходатайство о признаніи за штатомъ права выкупа (expropriation) частныхъ элеваторовъ при условіи нахожденія элеваторовъ въ исключительномъ владѣніи правительства. 19 Января правительство, какъ свидѣтельствуетъ тотъ же журналъ, окончательно рѣшило внести въ собраніе текущей сессіи билль, согласно которому провинціальное правительство получаетъ полномочіе пріобрѣтать всѣ элеваторы провинціи, платя за нихъ обязательствами, погашаемыми въ 40 лѣтъ. Управляться элеваторы будутъ комиссіею съ участіемъ представителей фермеровъ. Такъ обстоитъ дѣло въ Канадѣ, гдѣ еще болѣе рѣшительно фермеры стараются отдѣлаться отъ частной предпріимчивости въ элеваторномъ дѣлѣ, испытавъ всѣ прелести оной. А мы-то все еще носимся съ мыслью, что элеваторное дѣло въ Россіи должно принадлежать частной предпріимчивости.

Германское правительство, столь заботящееся о процвѣтаніи сельскаго хозяйства и такъ дѣятельно, не жалѣя ни энергіи, ни денегъ, пекущееся о сельскихъ хозяевахъ, прекрасно оцѣнило строй хлѣботорговой системы Соединенныхъ Штатовъ.

Сознавая и чувствуя неизбѣжность коренного измѣненія издавно сложившагося, устарѣлаго строя хлѣбной торговли, правительство этой страны, со свойственной нѣмцамъ предусмотрительностью, поняло, что если оно въ этомъ дѣлѣ не выступитъ въ дѣятельной роли, то роль эту непредотвратимо захватитъ капиталъ, въ явный ущербъ всегда безденежнаго сельскаго хозяина. Чтобы въ будущемъ не вести всегда очень трудную борьбу съ капиталомъ, германское правительство пошло по пути ея предотвращенія, по тому пути, по которому слѣдуетъ идти и русскому правительству, хотя бы для того, чтобы по интернаціональности своей американскій капиталъ, тѣснимый на родинѣ, не перекочевалъ къ намъ, подъ прикрытіемъ анонимныхъ акціонерныхъ обществъ, какъ онъ уже пытался это сдѣлать еще въ 1885 г. и какъ о семъ, судя по газетамъ, недавно пріѣзжалъ хлопотать г. Гамандъ.

Германія.

Общую характеристику германской хлѣбной торговли заимствую дословной выпиской изъ офиціальнаго изслѣдованія для Высоч. Утв. Особ. Совѣщанія:

„Въ Германіи хлѣбная торговля оптовая поставлена довольно совершенно и сосредоточена на биржахъ. Издавна выработавшаяся техника представляется разработанной довольно высоко, чему всегда усердно содѣйствовало правительство. Торговое законодательство, помимо дѣйствующаго на биржахъ и въ торговомъ оборотѣ обычнаго права, разработано наиболѣе полно и постоянно совершенствуется“.

„Оптовая торговля хлѣбомъ является организаціей совершенно сплоченной, объединенной, при чемъ за послѣднее время въ ней усиливается наклонность къ концентраціи торговаго дѣла въ немногихъ крѣпкихъ рукахъ, которымъ прямо или косвенно подчинены многочисленные комиссіонеры и агенты, работающіе на внутренней, такъ сказать розничной торговлѣ.

Импортивныя сдѣлки совершаются чрезъ посредство агентовъ иностранныхъ домовъ, проживающихъ въ Германіи (кромѣ русскихъ, которыхъ тамъ нѣтъ), или по классификаціи (безъ спора) для американскаго хлѣба, или по стандарту, или по пробамъ, напримѣръ, для русскаго хлѣба“. Своихъ агентовъ за границей, кромѣ нѣкоторыхъ мѣстъ Россіи, германская торговля не имѣетъ.

Подъ вліяніемъ С. Штатовъ, германская торговля отъ наличнаго товара начала было переходить къ срочнымъ сдѣлкамъ, но таковыя были запрещены закономъ, вслѣдствіе чего значеніе Берлина, походившаго по значенію на Нью-Іоркъ, стало падать, поэтому недолго просуществовавшій запретительный законъ отмѣненъ, и срочныя сдѣлки вновь стали развиваться. Если организація оптовой торговли достигла нѣкотораго совершенства, то внутренняя торговля, еще не утратившая стараго уклада, мало чѣмъ отличается отъ русской торговли.

Всѣ тѣ невзгоды, которыя претерпѣваютъ русскіе сельскіе хозяева, крупные и мелкіе, одинаково претерпѣваютъ и германскіе хозяева отъ устарѣлой системы хлѣбной торговли, не согласованной со всѣми нынѣ доступными и осуществимыми улучшеніями. И нѣмецкіе хозяева, какъ и наши, въ вѣчной борьбѣ съ безденежьемъ, и потому немедленно, по уборкѣ хлѣба, тащатъ его купцамъ. Купцовъ всегда меньше, чѣмъ продавцовъ, поэтому они могутъ стакнуться; хозяевамъ же, разбросаннымъ по деревнямъ, это немыслимо. Наступаетъ переполненіе рынка, эксплоатированіе со стороны купцовъ, пониженіе цѣнъ, всякія придирки, ссылки на низкія цѣны въ портахъ на заграничный хлѣбъ и проч., всѣми русскими хозяевами давно собственными карманами извѣданное.

Всѣ эти невыгодныя условія, въ которыя поставлены германскіе сельскіе хозяева при реализаціи урожаевъ, вызвали среди нихъ движеніе для освобожденія отъ гнета купцовъ, путемъ образованія союзовъ для сбыта хлѣба большими сборными, обработанными партіями, непосредственно крупнымъ фирмамъ, снабжающимъ потребительные рынки.

Германскія правительства чутко отнеслись къ справедливымъ стремленіямъ хозяевъ, устройствомъ казенныхъ общественныхъ хлѣбныхъ складовъ-элеваторовъ-зернохранилищъ. Первые элеваторы были построены въ 1895 г. въ Баваріи, гдѣ крестьянство болѣе эксплоатируется торговлею, отъ которой оно много терпитъ. Элеваторы въ размѣрахъ, соотвѣтствующихъ потребностямъ района, строились на желѣзныхъ дорогахъ или въ большой близости отъ оныхъ, или на рѣчныхъ пристаняхъ. Возводились и возводятся эти элеваторы на казенной землѣ, при широкой поддержкѣ со стороны казны, и даже исключительно на казенныя средства.

Всѣ элеваторы сданы правительствомъ въ аренду разнымъ сельско-хозяйственнымъ союзамъ и коопераціямъ на самыхъ разнообразныхъ условіяхъ, за разныя платы и не по одинаковымъ цѣнамъ.

Однимъ съ правомъ выкупа постепеннымъ погашеніемъ, другимъ въ простую аренду, всѣмъ съ обязательнымъ страхованіемъ отъ огня и съ ремонтомъ. Управленіе передано союзнымъ организаціямъ.

Примѣромъ правительственной дѣятельности въ этой области можетъ служить Пруссія, правительство которой, проведя такъ называемые „элеваторные законы", немедленно же ассигновало на постройку 5 милл. марокъ и, приступивъ сейчасъ же къ постройкѣ, въ 1896 и 1897 г. возвело 33 элеватора-зернохранилищъ. Иногда таковые строились союзами на свои средства съ субсидіей отъ правительства, въ одномъ случаѣ, въ Дортмундѣ, помощь товариществу шла отъ города, а недостающая сумма получена путемъ залога всего зданія. Къ 1904 году въ Пруссіи было уже 40 элеваторовъ, при чемъ въ Восточной они были крупнѣе по вмѣстимости, чѣмъ въ Западной, такъ какъ только здѣсь сосредоточено болѣе крупное, частное землевладѣніе.

Въ Баваріи уже въ 1902 г. насчитывалось 90 хлѣботоварныхъ складовъ разныхъ размѣровъ, но, конечно, далеко не такихъ, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Нужно вѣдь не забывать, что всѣ эти товарные склады работаютъ на очень неотдаленные потребительные мѣстные рынки, торгующіе своимъ и заграничнымъ хлѣбомъ, ибо Германія ввозящая, а не вывозящая страна.

Въ Саксоніи четыре элеваторныхъ товарищества имѣютъ 8 товарныхъ складовъ. Въ Вюртембергѣ, Баденѣ, Саксенъ-Веймарѣ, Саксенъ-Альтенбургѣ и Саксенъ-Мейнингенѣ насчитывалось въ 1902 г. уже 40 элеваторовъ. Въ прочихъ мелкихъ государствахъ Германіи въ 1902 году хлѣботоварныхъ складовъ и элеваторовъ еще не было, и хозяева организовывались только въ союзы для совмѣстной продажи зерна.

По размѣрамъ, германскіе элеваторы, конечно, далеко позади американскихъ. Самый большой элеваторъ общаго пользованія въ Кенигсбергѣ на 2.318.000 п. Внутренніе же значительно меньшей вмѣстимости; наибольшій изъ нихъ въ Галле (Саксонія)

на 366 тыс. п.; слѣдующіе за нимъ въ Гацловѣ, центральный (въ Помераніи) на 220 тыс. п., въ Анкламѣ, портовый (Померанія) на 183 тыс. п., такой же въ Пирицѣ (Померанія), остальные меньшаго размѣра—пять до 125 тыс. п., 4 около 100 тыс. п. каждый, 7 по 6.200 п.; остальные значительно меньше, есть въ 20, 15 и даже 12 тысячъ пудовъ.

Чтобы имѣть понятіе о союзахъ, владѣющихъ элеваторами, прилагаю табличку о личномъ составѣ одного такого элеваторнаго союза въ Галле:

54 землевладѣльца, владѣющіе участкомъ около		50 д.
122	отъ	50—100 „
45	„	100—150 „
53	„	150—200 „
23	„	200—250 „
12	„	250—300 „
11	„	300—350 „
27	„	350—400 „
14	„	400—500 „
50		свыше 500 „

4 молочныхъ товарищества.

4 сахарныхъ завода.

5 сельскихъ ссудо-сберегательныхъ кассъ.

3 сельско-хозяйственныхъ товарищества для продажи и покупки.

Здѣсь кстати сказать, что почти при всѣхъ складахъ или элеваторахъ производится продажа и другихъ произведеній сельскаго хозяйства, а также орудій, машинъ и проч. предметовъ сельско-хозяйственнаго обихода *). Общепризнанной классификаціи

*) Нѣчто подобное существовало и въ Ельцѣ. Если не земство, то органически связанное съ нимъ Елец. Об. Сел. Хоз. занималось сбытомъ хлѣба изъ элеватора, въ томъ числѣ и крестьянскаго, а также торговало сельско-хозяйственными орудіями и машинами и сбывало разныя сѣменныя произведенія сельскаго хозяйства.

такой, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ, въ Германіи нѣтъ. Каждый складъ устанавливаетъ свою собственную мѣстную классификацію наиболѣе ходовыхъ сортовъ, но и то, главнымъ образомъ, въ видахъ облегченія и обезличенія. Поэтому здѣсь имѣетъ мѣсто не хлѣбная инспекція, а очень упрощенная разсортировка, при которой классъ или сортъ хлѣба опредѣляется управляющимъ элеваторомъ, на основаніи установленныхъ правилъ и нормальныхъ образцовъ. Тамъ такая упрощенность допустима, во-первыхъ, потому, что дѣятельность элеватора распространяется на очень небольшіе районы однообразнаго хлѣба, въ коихъ покупщиками являются мѣстные же, болѣе крупные, хлѣбные торговцы, мельники пивовары и интенданство; къ портамъ на вывозъ только въ послѣдніе годы отправляютъ небольшія партіи хлѣба землевладѣльцы Восточной Пруссіи; а, во-вторыхъ, потому, что самая классификація основана исключительно на натурномъ вѣсѣ въ $^1/_4$ литра.

Такъ, напримѣръ:

Классъ 1-а.

Минимальный вѣсъ пшеницы	. . . . .	190 граммъ.
„ „ ржи	. . . . .	185 „
„ „ овса	. . . . .	125 „
„ „ ячменя	. . . . .	175 „

Товаръ долженъ быть во всѣхъ отношеніяхъ безупреченъ.

Классъ 1-б.

Минимальный вѣсъ пшеницы	. . . . .	182 грамма.
„ „ ржи	. . . . .	175 „
„ „ овса	. . . . .	112 „
„ „ ячменя	. . . . .	160 „

Въ дождливые годы допускается небольшой процентъ проросшихъ зеренъ.

Классъ 1-в.

Минимальный вѣсъ пшеницы	. . . . .	160 граммъ.
„ „ ржи	. . . . .	150 „

Классъ 1-в.

Минимальный вѣсъ овса. . . . . 100 граммъ.
„ „ ячменя . . . . . 145 „

Допускается небольшая затхлость, незначительное проростаніе и количество влаги испареніе коей (при температурѣ +75 Ц.) въ продолженіе двухъ часовъ, вызываетъ потерю въ вѣсѣ не болѣе $7^1/_2$%, при чемъ товаръ не долженъ содержать плѣсени и гнилыхъ зеренъ. При пріемѣ хлѣбъ взвѣшивается, обязательно очищается, вновь взвѣшивается и одновременно классифицируется.

Эта простота инспекціи и адмнистрированія складовъ въ одномъ лицѣ ведетъ къ тому, что таковые не выдаютъ варрантовъ, ибо они не могутъ имѣть ни кредитнаго, ни продажнаго значенія, хотя иногда въ зависимости отъ довѣрія къ кредитующемуся или продающему и бываютъ случаи банковаго кредита и продажи подъ квитанціи элеватора. Это невыгодное положеніе компенсируется тѣмъ, что элеваторы сами кредитуютъ выдачею авансовъ подъ купленное или имъ препорученное для продажи зерно. Оборотными средствами служитъ основной капиталъ, кредитъ въ ссудосберегательныхъ и иныхъ мѣстныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ, изрѣдка въ большихъ банкахъ, а въ Пруссіи почти всегда изъ „Прусской Центральной кассы коопераціи“, своего рода Государственнаго Банка для этихъ организацій, созданнаго правительствомъ въ 1895 году, съ основнымъ капиталомъ въ 50 милл. марокъ.

Изъ всѣхъ германскихъ элеваторовъ только Маннгеймскій и и Кельнскій элеваторы общаго пользованія выдаютъ свидѣтельства, имѣющія характеръ передаточнаго документа, но обращаются они въ очень ограниченномъ количествѣ сравнительно съ зерновыми бумагами американскихъ элеваторовъ общаго пользованія.

Въ силу установившейся практики элеваторовъ, вытекающей при продажѣ хлѣба, лежавшаго въ элеваторѣ, черезъ сторонняго комиссіонера, не на элеваторъ, а на продавца падаетъ рискъ и

отвѣтственность за качество товара. Элеваторы принимаютъ также хлѣбъ на комиссію, а часто покупаютъ и за крѣпкій счетъ. Напримѣръ, въ Баваріи въ 1901 — 1902 операціонномъ году изъ 77 кооперативовъ 37 покупали за крѣпкій счетъ, 20 покупали и брали на комиссію, а 20 только брали на комиссію. Самый большой въ Галле дѣлаетъ и то и другое. Нужно еще замѣтить, что элеваторовъ общаго пользованія очень немного. Почти всѣ обслуживаютъ только членовъ союзовъ, а посторонній хлѣбъ принимаютъ при недостаткѣ работы.

Очень невыгодная особенность германскихъ элеваторовъ, уничтожающая главный смыслъ склада-элеватора, превращающая его въ общественный амбаръ, имѣющій совершенно частный характеръ, это то, что далеко не всѣ элеваторы несутъ отвѣтственность за сохранность товара отъ истребленія или порчи, оставляя это на рискѣ владѣльца физически не могущаго слѣдить за сохранностью его товара, помѣщеннаго въ отдаленный отъ него элеваторъ. Это что-то въ родѣ нашихъ волостныхъ хлѣбныхъ магазиновъ, гдѣ хлѣбъ не воровался, но гнилъ, и гдѣ онъ могъ горѣть безъ тушенія пожара владѣльцами. Нѣчто подобное проектируется многими, стремящимися къ созданію сельскихъ зернохранилищъ, да еще при нашемъ культурномъ и этическомъ уровнѣ.

Учрежденная въ 1902 году въ Берлинѣ элеваторная комиссія проектировала въ то время (теперь это можетъ быть уже и осуществлено) установленіе отвѣтственности союзниковъ, по крайней мѣрѣ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ можно примѣнить страхованіе, какъ, напримѣръ, отъ пожара, наводненія, удара молніи, взлома и т. п., и сверхъ того во всѣхъ случаяхъ, гдѣ причиной поврежденія или уничтоженія хлѣба являются злой умыселъ или небрежность лицъ, завѣдующихъ элеваторами и ихъ подчиненныхъ.

Обезличеніе хлѣба производится почти всегда въ отношеніи

зерна, купленнаго элеваторами, въ отношеніи же сданнаго на комиссію—лишь съ согласія владѣльцевъ, которые часто на это соглашаются, видя, что смѣшеніе происходитъ съ однокачественнымъ хлѣбомъ, и усматривая въ обезличеніи свою выгоду въ сравнительной дешевизнѣ храненія.

Опредѣлить какую-либо общую нормальную плату за храненіе и другія услуги элеватора, для Германіи рѣшительно невозможно. Что ни элеваторъ, то своя особая такса. По офиціальнымъ даннымъ, въ Баваріи за храненіе плата колеблется для членовъ союза отъ 1 до 20 пфениговъ за центнеръ въ недѣлю; съ постороннихъ выше. Въ нѣкоторыхъ элеваторахъ за очистку взимается по разсчету времени 2 марки въ день, или же въ зависимости отъ засоренности, отъ 5 до 25 пфен. за центнеръ, а съ постороннихъ на 50% болѣе. Плата за сушку зерна отъ 5 до 70 пфениговъ съ центнера. Такія же колебанія платъ и за помолъ на тѣхъ немногихъ элеваторахъ, гдѣ есть мельницы, постановка коихъ вызывается исчезновеніемъ мелкихъ сосѣднихъ мельницъ, вытѣсненныхъ капиталистическими колоссами; къ покупкѣ же муки, какъ въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, нѣмцы еще не приспособились. Самый большой элеваторъ въ Галле взимаетъ за храненіе въ теченіе мѣсяца $1^1/_2$ пфенига съ центнера, при обезличеніи, и при томъ, если партія въ 400 центнеровъ, а если она меньше, то какъ за 400.

Складочное свидѣтельство (Lagerschein), выдаваемое элеваторомъ, какъ ранѣе сказано, коммерческаго значенія почти не имѣетъ и создаетъ лишь право по предъявленіи получить изъ элеватора или свой хлѣбъ, или такое же количество другого хлѣба одинаковаго достоинства. При этомъ, въ зависимости отъ времени храненія, скидывается нѣкоторое количество на усушку. Для устраненія недоразумѣнія касательно качества хлѣба выдаются владѣльцемъ пробы, и такія же хранятся у элеватора.

Такова въ общихъ чертахъ постановка элеваторнаго дѣла

въ Германіи; здѣсь она столь же далека отъ основной своей схемы и оставляетъ неудовлетворенными многія потребности сельскихъ хозяевъ. Въ оправданіе можно сказать то, что въ Германіи идетъ дѣло о сравнительно небольшомъ зерновомъ оборотѣ очень мелкихъ партій, для которыхъ можетъ быть была бы и не по плечу болѣе выдержанная и строгая организація, оперирующая только въ очень небольшихъ районахъ, гдѣ всѣ всѣхъ знаютъ, и гдѣ зерновая бумага вовсе не требуется.

Общая черта нѣмецкихъ и американскихъ элеваторовъ (за исключеніемъ канадскихъ), это та, что и тѣ и другіе обслуживаютъ частные интересы ихъ создателей, съ той разницей, что въ Америкѣ очень часто союзы, владѣющіе элеваторами, состоятъ изъ очень крупныхъ капиталистовъ, создающихъ грандіозныя предпріятія, въ Германіи же владѣльцами являются люди очень малаго денежнаго калибра, владѣющіе сравнительно мизерными предпріятіями, не похожими даже на американскіе кооперативы, имѣющіе впереди или терминалы или портовые элеваторы общаго пользованія. Въ Германіи этого нѣтъ, да оно, очевидно, и не нужно, ибо рынокъ сбыта не за океаномъ, а лишь за нѣсколько десятковъ верстъ и, въ худшемъ случаѣ, за сотню верстъ. Худшая сторона германскихъ элеваторовъ — это та, что они, за ничтожнымъ исключеніемъ, не склады общаго пользованія. Казалось бы, если государство строитъ такіе склады, то оно же должно требовать, чтобы они, не въ видѣ исключенія и не за повышенную плату, были доступны для всѣхъ, въ нихъ нуждающихся.

Въ заключеніе слѣдуетъ признать, что если ни американская, ни нѣмецкая постановка элеваторной системы не даютъ намъ вполнѣ готовыхъ законченныхъ примѣровъ для подражанія, то обѣ страны даютъ намъ своею практикою очень цѣнныя указанія, что предстоитъ намъ дѣлать, и чего нужно избѣгать при реформированіи устарѣлаго уклада нашей хлѣбной торговли.

ГЛАВА III.

Наша внутренняя торговля хлѣбомъ.

Мы ознакомились съ тѣмъ, какъ сорганизовалась хлѣбная торговля въ двухъ странахъ, отличающихся большимъ торгово-промышленнымъ развитіемъ и притомъ съ совершенно противоположнымъ характеромъ зерновой торговли. С. А. Штаты— вывозящая хлѣбъ страна съ очень развитой фабричной промышленностью; Германія же страна прежде всего преимущественно заводско-фабричная, тоже занимающаяся сельскимъ хозяйствомъ, но ввозящая хлѣбъ. И въ той и въ другой странѣ обѣ промышленности развиваются и процвѣтаютъ, и въ обѣихъ странахъ заботы о сельскомъ хозяйствѣ, о созданіи благопріятныхъ для него условій составляетъ первѣйшую заботу государства, не скупящагося на крупные денежные расходы во всѣхъ случаяхъ, когда того требуютъ интересы основного промысла — сел. хозяйства. Въ виду огромнаго значенія для этого основного, въ каждой странѣ, промысла той или иной организаціи хлѣбной торговли, государство не можетъ относиться безразлично къ этой важнѣйшей сторонѣ народно-хозяйственной жизни; а ужъ тѣмъ болѣе въ странѣ, гдѣ производство хлѣба есть основной рессурсъ народа, цѣною коего опредѣляется стоимость народнаго труда, цѣнность земли и ренты, ею приносимой, также размѣръ прибыли, даваемой капиталами, приложенными къ землѣ, а равно и финансовое и экономическое благополучіе государства и народа. Все земледѣльческое населеніе,

богатое или бѣдное, хозяйничающее на своей или арендованной землѣ, если только оно производитъ зерна болѣе, чѣмъ нужно для собственнаго пропитанія, заинтересовано въ цѣнѣ этого зерна и въ избавленіи отъ падающихъ на него тяготъ вслѣдствіе плохой организаціи хлѣбной торговли. Только тамъ, гдѣ производство хлѣба имѣетъ исключительной цѣлью производство пищи непосредственно для питанія трудящагося на землѣ земледѣльца, такой или иной укладъ хлѣботорговыхъ операцій не имѣетъ значенія, и гдѣ первѣе всего нужны заботы о подъемѣ производительности земли и труда, къ ней прилагаемаго, до того уровня, когда населеніе, достигнувъ превышенія сборовъ надъ потребленіемъ, чрезъ это переходило бы въ ряды хозяевъ, продающихъ и потому заинтересованныхъ въ правильныхъ формахъ торговли. Съ того момента, какъ сельскіе хозяева получаютъ возможность продавать выращенное ими зерно, они уже нуждаются въ такой организаціи торговли, которая давала бы имъ возможность сберегать хотя бы ничтожныя денежныя величины на каждомъ пудѣ зерна. Эти самыя минимальныя денежныя величины становятся для сельскаго хозяина тѣмъ важнѣе, чѣмъ культурнѣе, чѣмъ производительнѣе его хозяйство, ибо чрезъ это увеличиваются хлѣбные сборы съ данной площади, а потому, пропорціально увеличенію зерновыхъ сборовъ, ростетъ и значеніе малыхъ величинъ—копеекъ, недобираемыхъ за пудъ зерна.

Въ примѣненіи къ Россіи, при современномъ уровнѣ сельскаго хозяйства, средній сборъ всякихъ хлѣбовъ съ натяжкой можно считать около 60 пудовъ съ десятины. А при такомъ сборѣ и при продажѣ 30 пудовъ изъ 60, недоборъ одной лишь копейки за пудъ, уже на 30 коп. понижаетъ земельную подесятинную ренту, при чемъ эти 30 коп. иногда почти равняются лежащимъ на землѣ мѣстнымъ налогамъ. Съ повышеніемъ же средней урожайности культурными мѣрами, хотя бы только до 100 пуд., т. е. уровня все же далекаго отъ западно-европей-

скаго, недоборъ одной копейки на пудѣ еще увеличитъ потери. Болѣе крупный недоборъ въ 2—3 коп. дастъ результаты прямо страшные, исключающіе всякую возможность увеличенія налоговъ для культурныхъ цѣлей. Какъ ни ничтожны кажутся эти копейки съ пуда, но помноженныя на 1000 милл. пудовъ нашего хлѣботорговаго оборота, онѣ уменьшаютъ годовую выручку хозяевъ на очень многіе милліоны рублей, на сумму коихъ уменьшаются всѣ торгово-промышленные обороты страны. Поэтому, пренебрегать этими копейками, о нихъ не думать, не заботиться, значитъ забывать о громаднѣйшихъ народно-хозяйственныхъ интересахъ страны. Торговля же, не приспособленная къ довольно густой сѣти телеграфовъ и желѣзныхъ дорогъ, къ кораблямъ большой емкости и быстроты, ко множеству банковъ и къ возможности дополнить всѣ эти блага цивилизаціи сѣтью товарныхъ складовъ общаго пользованія, со всѣмъ этимъ мало считающаяся, не можетъ поэтому ввести въ свой торговый разсчетъ всѣхъ выгодъ и удобствъ, доставляемыхъ перечисленными изобрѣтеніями освѣдомленности, передвиженія и храненія, очевидно, не въ состояніи оградить хозяевъ отъ многихъ потерь при реализаціи продуктовъ ихъ производства.

Въ С. А. Штатахъ, въ странѣ громадной индивидуальной и общественной предпріимчивости и почина, общественною самодѣятельностью создался новый строй хлѣбной торговли, использующій всѣ блага и удобства, созданныя коллективнымъ умомъ человѣчества. Полнотѣ приспособленія хлѣбной торговли ко всѣмъ удобствамъ современности въ С. А. Штатахъ способствовало то обстоятельство, что тамъ хлѣбная торговля не имѣла своей длинной исторіи, выработавшей порядки, обычаи и пріемы при прежнихъ, отличныхъ отъ современныхъ, условіяхъ. Въ Штатахъ сельское хозяйство и торговля создавались и развивались параллельно росту ж.-дорожной сѣти, телеграфовъ, банковъ и парового транспортнаго флота. Поэтому не приходилось поступаться чѣмъ-либо старымъ, установившимся въ хлѣбной

торговлѣ. Таковая, не имѣя временемъ освященнаго уклада, выливалась сразу въ наиболѣе практичныя современныя формы, соотвѣтствующія новой, прежде не существовавшей, обстановкѣ. Хлѣбные торговцы и новоявленные хозяева прямо начинали съ использованія новыхъ условій.

Въ Европѣ же, какъ и у насъ, дѣло стоитъ совершенно иначе. Издавна сложившіяся формы, порядки, пріемы, обычаи въ торговлѣ, коммерческія связи, не легко отступаютъ отъ стараго, туго и осторожно идутъ на неизвѣданное новое. Вотъ почему германскія правительства, столь озабоченныя судьбами сельскаго хозяйства, оцѣнивъ по достоинству значеніе для хозяевъ и торговли зерновыхъ складовъ общаго пользованія, какъ главныхъ факторовъ, способствующихъ преобразованію всей системы хлѣбной торговли, приняли на себя починъ въ созданіи таковыхъ. Самое же осуществленіе этого преобразованія во всѣхъ его деталяхъ оно предоставило общественной самодѣятельности.

Въ положеніи сходственномъ, требующемъ реформы хлѣбной торговли, находится и Россія. У насъ таковая, такъ же какъ и въ З. Европѣ, существовала еще гораздо ранѣе того, какъ она зарождалась въ С. А. Штатахъ. Укладъ ея установился еще до развитія сѣти жел. дорогъ, банковъ, телеграфовъ, хотя обороты сравнительно съ теперешнимъ, были менѣе значительны и болѣе медленны. Въ старое время торговля сосредоточивалась преимущественно на водныхъ путяхъ, на Волгѣ съ системой каналовъ, Окѣ, Донѣ, Днѣпрѣ, Днѣстрѣ, З. Двинѣ и друг. рѣкахъ, къ которымъ, какъ и къ большимъ потребительнымъ и мукомольнымъ центрамъ, зерно подвозилось гужевымъ промысломъ, коимъ зимой занималось крестьянство хлѣбородныхъ губерній. Въ зависимости отъ путей сообщенія, главными вывозными портами были С.-Петербургъ, питаемый Волгою и ея притоками, Рига, Одесса, Таганрогъ, Ростовъ. Существовалъ рядъ крупныхъ хлѣботорговыхъ фирмъ, какъ внутри страны, такъ и въ портахъ, которые

вывозили прекрасный, чистый, отборный хлѣбъ. Изъ числа таковыхъ еще сохранилась въ Ревелѣ извѣстная своею порядочностью болѣе 200 лѣтъ существующая фирма барона Жирара де-Сукантонъ. Имена этихъ фирмъ пользовались большой извѣстностью даже за границей. По свидѣтельству французскаго журнала „Economiste", за границей знали не только эти фирмы, но черезъ нихъ даже многія большія помѣщичьи экономіи, славившіяся особой доброкачественностью ихъ хлѣбовъ. О какихъ-либо злоупотребленіяхъ относительно качества экспортнаго зерна не было и рѣчи; имена фирмъ гарантировали покупателя отъ этого современнаго бича нашего вывоза. Со сгущеніемъ населенія и развитіемъ промышленности въ Зап. Европѣ, тамъ началъ увеличиваться спросъ на привозный хлѣбъ, а развитіе жел.-дорожной сѣти у насъ облегчало удовлетвореніе возраставшаго спроса. Экспортъ хлѣба сталъ рости, возникли новые прибрежные и сухопутные пункты подвоза хлѣба, требовавшіе новыхъ капиталовъ и купцовъ. Старыя солидныя фирмы не могли удовлетворять увеличивающагося спроса на деньги и людей. Къ тому же русскіе капиталы, въ особенности со второй половины 1880 г., отвлекались на другія, болѣе заманчивыя, промышленныя дѣла, не шли на расширеніе хлѣботорговаго дѣла, требовавшаго не только новыхъ оборотныхъ средствъ, но и увеличенія служебнаго персонала. Поэтому не только не нарождались новыя большія русскія фирмы, но даже и старинныя стали отходить отъ хлѣбоэкспортнаго дѣла, которое, при новыхъ условіяхъ, требовало болѣе сложныхъ пріемовъ.

Съ теченіемъ времени въ новыхъ экспортныхъ пунктахъ стали появляться новые люди, очень рѣдко русскіе, которые, постепенно вытѣсняя прежнія фирмы, стали занимать доминирующее положеніе. Въ слѣдующей главѣ мы ознакомимся съ личнымъ составомъ этихъ новыхъ людей, замѣнившихъ старинныя русскія фирмы.

Въ былое время центромъ русскихъ хлѣботорговыхъ оборотовъ была только внутренняя хлѣбная торговля. Ея спросомъ и мѣстнымъ урожаемъ опредѣлялись цѣны; далекія передвиженія хлѣба, если не было близкаго воднаго сплава, не дѣлались. Хлѣбъ потреблялся на мѣстѣ производителемъ или городами, а также винокуренными заводами; излишки покупались купцами на многолѣтнюю лежку, въ ожиданіи нерѣдкихъ мѣстныхъ неурожаевъ, когда цѣны выростали иногда неимовѣрно высоко.

На сплавныхъ путяхъ хлѣбъ покупался для отдаленныхъ внутреннихъ отправокъ и для экспорта, который до 70-хъ годовъ былъ не великъ, сосредоточивался преимущественно на Великобританіи. Экспортеры, русскіе или иностранные, пріобрѣтали товары у крупныхъ внутреннихъ торговыхъ домовъ, заготовлявшихъ хлѣбные запасы, при чемъ конечно, въ отношеніи цѣнъ приходилось подчиняться условіямъ внутренняго рынка. Самая скупка хлѣба происходила или на большихъ хлѣбныхъ базарахъ, или у первыхъ мелкихъ скупщиковъ, или въ помѣщичьихъ экономіяхъ. Товаръ сосредоточивался большей частью на пристаняхъ или на бойкихъ, какъ я уже сказалъ, транзитныхъ путяхъ, рѣже въ городскихъ центрахъ. Въ этихъ складахъ онъ нерѣдко выдерживался даже по нѣсколько лѣтъ, въ ожиданіи цѣнъ отъ недорода. Какъ уже сказано, цѣны опредѣлялись всегда размѣромъ нашихъ урожаевъ и были обязательны какъ для внутренней торговли, такъ и для иностраннаго покупателя; не онъ диктовалъ намъ цѣну.

Скупавшіеся хлѣба были всегда хорошей отдѣлки и очистки, ибо полчища прикащиковъ, покупавшіе хлѣбъ, хотя частенько обкрадывали своихъ хозяевъ, но всегда были требовательны въ отношеніи качества хлѣба; самый характеръ торговли съ долгими выжиданіями исключалъ возможность запасанія низкокачественнаго и сорнаго товара.

Какъ мы сказали, съ развитіемъ въ З. Европѣ обработывающей

промышленности и прироста населенія, сталъ рости спросъ русскаго хлѣба а развивающаяся у насъ въ 60-хъ и 70-хъ годахъ прошлаго столѣтія ж.-дорожная сѣть способствовала увеличенію площади посѣва и облегченію сбыта хлѣба, даже изъ такихъ мѣстъ, откуда раньше таковой былъ немыслимъ.

Чтобы составить себѣ ясное представленіе о той эволюціи, которая совершалась въ хлѣбной, особенно экспортной торговлѣ, за послѣднее полустолѣтіе, приведу слѣдующую небезынтересную справку о размѣрахъ нашей торговли.

Въ первой половинѣ 50-хъ годовъ истекшаго столѣтія 1851—1855 годовъ мы вывозили въ годовомъ среднемъ едва 52 мил. пудовъ на 25 милл. рублей всякаго хлѣба.

												Въ среднемъ за пудъ всякаго хлѣба.
Въ періодъ	1861—1865	г.—	81	м.	п.	на	56	м.	р.	69,6	к.
„	1871—1875	„—	210	„	„	„	177	„	„	84,3	„
„	1881—1885	„—	293	„	„	„	300	„	„	102,4	„
„	1891—1895	„—	400	„	„	„	275	„	„	68,7	„
„	1896—1900	„—	431	„	„	„	314	„	„	72,8	„
„	1905	„—	587	„	„	„	522	„	„	88,8	„ *).

При этомъ достойно замѣчанія, что, не смотря на недороды истекшаго десятилѣтія, мы все же по размѣрамъ вывоза хлѣба въ Европу значительно опережаемъ Соед. Штаты, которые въ послѣдніе годы истекшаго столѣтія подавляли наши вывозы количественно и качественно, хотя и начали свой вывозъ въ Европу значительно позже Россіи,—лишь въ концѣ 60-хъ годовъ.

Нынѣ несмотря на то, что Россія по размѣрамъ снабженія

*) Въ 1905 г. средн. цѣна была 81,5 коп. за пудъ.
„ 1906 „ „ „ „ 80,0 „ „ „
„ 1907 „ „ „ „ 81,7 „ „ „
„ 1908 „ „ „ „ 93,8 „ „ „
„ 1909 „ „ „ „ 97,8 „ „ „

З. Европы хлѣбомъ заняла первое мѣсто, мы все же не имѣемъ голоса на международномъ хлѣбномъ рынкѣ. Тамъ попрежнему рѣшающій, руководящій голосъ въ хлѣбныхъ цѣнахъ принадлежитъ Нью-Іорку. По свидѣтельству офиціальныхъ изслѣдователей международной хлѣбной торговли (работавшихъ для Особаго Совѣщ. подъ предсѣдательствомъ гр. Витте), американцы принудили Европу принять свои условія поставки, не допуская спора о качествѣ товара, разъ сдѣлка совершена по номеру американской классификаціи. Русскій же экспортеръ въ цѣнѣ, въ условіяхъ поставки, въ порядкѣ сдачи товара, въ разрѣшеніи возникающихъ при этомъ споровъ, даже въ условіяхъ уплаты денегъ за поставленный товаръ, во всемъ и всегда подчинялся иностраннымъ покупателямъ.

Положеніе нашихъ продавцевъ хлѣба на Запад. ввозныхъ рынкахъ до того угнетенное и приниженное, что свое предложеніе хлѣба нашъ экспортеръ обязанъ сдѣлать, по установленному повсемѣстно обычаю, непремѣнно утромъ, до полученія руководящей Нью-Іоркской телеграммы, и связать себя назначенной цѣной до слѣдующаго утра, когда онъ долженъ получить отвѣтъ послѣ Нью-Іоркской телеграммы. Если же товаръ спрашиваетъ у русскаго экспортера иностранецъ, то съ своимъ предложеніемъ онъ выступаетъ только вечеромъ, послѣ Нью-Іоркской телеграммы, и если не получитъ отвѣта до полученія Нью-Іоркской телеграммы слѣдующаго дня, то считается свободнымъ отъ своего предложенія покупки хлѣба.

Свое авторитное и господствующее положеніе на З. Европ. потребительномъ рынкѣ американскій хлѣбъ занялъ только вслѣдствіе прекрасной внутренней и портовой организаціи американской хлѣбной торговли сумѣвшей заслужить и пріобрѣсти довѣріе къ торговой сдѣлкѣ въ отношеніи времени доставки и качества зернового товара, продаваемаго по маркамъ, и въ отношеніи номеровъ, установленныхъ дома, въ Соед. Штатахъ. Мимоходомъ замѣтимъ, что

наша современная, съ 70-хъ годовъ установившаяся, растлѣвающая торговая дезорганизація довела до того, что, напримѣръ, при сдѣлкахъ заграничныхъ по такъ называемой средней пробѣ, таковая вырабатывается и изготовляется не дома, въ русскихъ портахъ, а заграничными бирусами, по образцамъ первыхъ прибывшихъ грузовъ изъ Россіи, какъ свидѣтельствуетъ тоже офиціальное изслѣдовлніе.

А вѣдь было время, когда русскіе торговцы были хозяевами цѣнъ, они ихъ диктовали покупателямъ; теперь роли перемѣнились.

Расширеніе хлѣбной торговли, въ связи съ жел. дорогами и кредитомъ подъ ж.-дорожные дубликаты и коносаменты, демократизировали хлѣбную торговлю, внутреннюю и вывозную, перемѣстили ее изъ рукъ крупныхъ хлѣбныхъ торговцевъ-капиталистовъ въ темныя кадры перемѣнчиваго состава людей случайныхъ, внезапно появляющихся на рынкѣ и столь же внезапно исчезающихъ, если имъ не удалось обогатиться.

Если въ прежнее время, когда рынокъ сбыта для купца былъ ограниченъ небольшими районами и урожаями въ оныхъ, то очевидно, и освѣдомленность, касательно видовъ на сбытъ хлѣба, не должна была идти далѣе границъ того же района. Съ появленіемъ спроса за границу только изъ Россіи, очевидно, освѣдомленность должна была распространяться и на страны сбыта. Съ появленіемъ перваго соперника—Соедин. Штатовъ, потребовалась освѣдомленность расширить знанія о результатахъ урожая у соперника и о цѣнахъ на хлѣбъ у него. Съ расширеніемъ сбыта въ Великобританію и въ З. Европу и съ появленіемъ цѣлаго сонма соперниковъ, для умѣлаго веденія хлѣбной торговли потребовалось знаніе результатовъ урожая во всѣхъ странахъ, потребленія и вывоза, состоянія хлѣбныхъ запасовъ во всѣхъ этихъ странахъ, торговыхъ конъюнктуръ всѣхъ этихъ странъ, да еще, при наличности прежде для насъ тоже не су-

ществовавшаго, другого условія. Прежде къ нимъ, какъ единственнымъ поставщикамъ хлѣба, ѣхали за нимъ; теперь же продавцы ищутъ покупщиковъ, а не обратно. При такихъ отягченныхъ условіяхъ, продавцу нужно обладать большимъ запасомъ профессіональнаго искусства, опытности и знаній, чтобы умѣло продавать. Для этого нужна очень искусная и сложная организація хлѣботорговаго дѣла, не только у себя внутри страны, но и за границей во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, откуда можетъ грозить нашимъ интересамъ.

Всего этого старый, такъ сказать, домашній или домосѣдный укладъ хлѣбной торговли дать не могъ, несмотря на солидность и добропорядочность торговыхъ фирмъ, державшихъ въ своихъ рукахъ судьбу внутренней торговли, которая въ отношеніи цѣнъ уже перестала зависѣть отъ мѣстныхъ неурожаевъ и спроса; цѣны стали опредѣляться и опредѣляются (за ничтожнымъ исключеніемъ для ржи), міровыми урожаями. Повсемѣстно стала наблюдаться тенденція къ нивеллировкѣ цѣнъ, что вполнѣ естественно, если принять во вниманіе, что въ различныхъ частяхъ земного шара во всѣ времена года, то тамъ, то здѣсь снимаютъ урожай. При сихъ обстоятельствахъ первенство по сбыту будетъ всегда принадлежать той странѣ, которая продаетъ лучшій товаръ и торгуетъ наиболѣе порядочно, въ смыслѣ честности.

И такъ, старая форма торговли отпала, жизнь потребовала новой, считающейся со всѣми современными условіями, въ томъ числѣ съ быстротой сношеній и передвиженій людей и грузовъ. Прежнія фирмы, не смогшія, не сумѣвшія приспособиться къ новымъ требованіямъ, отошли. Ихъ мѣста заняли люди случайные, набранныя, и они въ свою очередь не дали Россіи всего того, что нынѣ нужно, хотя и внесли много новаго, но, къ сожалѣнію, всего менѣе желательнаго и полезнаго. Новые люди, замѣнившіе прежнихъ купцовъ, проявляютъ дѣятельность, мѣтко охарактеризованную наименованіемъ ихъ—*отправители*.

Нынѣ внутренная провинціальная хлѣбная торговля, въ мѣстахъ близкихъ къ желѣзнымъ дорогамъ*), приняла такой укладъ: базарная ссыпка, т. е. покупка у крестьянъ, производится за городомъ, въ предмѣстьѣ города, или на базарѣ городскомъ или сельскомъ, мелкими скупщиками изъ мелкихъ же капиталистовъ мѣщанъ, набирающихъ для себя или для болѣе крупныхъ капиталистовъ базарное зерно, на предметъ образованія партіи въ одинъ, рѣже въ 2 или 3 вагона.

Затѣмъ сборный товаръ немедленно же отправляется въ портъ на комиссію какому-либо комиссіонеру, при чемъ по вывозѣ онаго на ж.-дорожную станцію, подъ полученный дубликатъ немедленно изъ какого-либо банка берется денежная ссуда въ размѣрѣ 75% стоимости товара на ст. назначенія, т. е. полная стоимость на мѣстѣ. Въ иныхъ случаяхъ, болѣе состоятельные и смѣлые изъ этихъ разнородныхъ отправителей, иногда рискуютъ запродавать товаръ на срокъ, при чемъ исполненіе договора выражается вывозомъ товара къ назначенному сроку на ж.-д. станцію на отвѣтственность желѣзной дороги. Само собою разумѣется, что такой сборный хлѣбъ не отличается ни чистотой, ни однородностью.

Пріобрѣтатель товара всегда покупаетъ его по цѣнѣ, указанной ему комиссіонеромъ экспортнаго пункта, за вычетомъ изъ нея стоимости провоза, накладныхъ расходовъ, путевыхъ утратъ, предположеннаго барыша и вознагражденія комиссіонера за пріемъ, продажу и сдачу товара. Въ сущности, этотъ отправитель самъ является не купцомъ, а тоже какъ бы комиссіонеромъ комиссіонера.

Должно замѣтить, что мелкіе базарные скупщики обыкновенно

---

*) Лишь на Волгѣ и Камѣ сохранились еще крупныя фирмы, вслѣдствіе условій транспорта по водѣ, для чего нужны большіе капиталы, владѣльцы коихъ одновременно состоятъ и крупными экспортерами Петербурга и другихъ сѣверныхъ портовъ.

переуступаютъ хлѣбъ за барышъ болѣе крупному отправителю, а иногда въ складчину отправляютъ сами товаръ комиссіонеру, предварительно возстановивъ денежныя затраты залогомъ въ банкѣ дубликата жел.-дорожной накладной, и этимъ обезпечивъ себя отъ всякаго риска.

Болѣе крупные отправители, какъ и мелкіе, даже при отсутствіи съ ихъ стороны злоупотребленій, во всякомъ случаѣ не могутъ посылать хорошій товаръ, а при злоупотребленіи—и этотъ плохой товаръ еще ухудшается различнаго рода подмѣсями, до земли или песка включительно. Въ торговомъ мірѣ Средней Россіи пользуются фальсификаторской извѣстностью не мало ж.-д. станцій, гдѣ мелкіе скупщики спеціализировались подготовкою лѣтомъ запасовъ удобнаго подходящаго песка, природою какъ бы нарочито для того созданнаго, напр. на Московско-Курской линіи, ст. Со-во и По-ри, на Либаво-Роменской Дм-ка, Ег-во, и на другихъ линіяхъ. Въ виду сего, экспортеры, наученные горькимъ опытомъ, даже при покупкахъ по присланнымъ образцамъ, всегда не додаютъ цѣну, не безъ основанія ожидая зерна съ наибольшей засоренностью и худшаго качества. Въ общемъ, къ элементамъ, понижащимъ цѣны, относится; во-первыхъ, возможная и вѣроятная недоброкачественность зерна, въ отношеніи натурнаго вѣса и засореннности, расходъ на отдѣленіе сора въ мѣстѣ конечнаго назначенія хлѣба за границей, оплата провоза сора по жел. дорогамъ, къ магазинамъ и изъ оныхъ къ кораблямъ, и на этихъ послѣднихъ. Все это, конечно, всею тяжестью ложится на производителя, ни въ какой степени не отражаясь на заграничномъ купцѣ, который все это съ лихвенной прибылью для себя учитываетъ на цѣнѣ хлѣба.

Въ торговлѣ партіоннымъ землевладѣльческимъ хлѣбомъ, въ сущности, разница лишь въ томъ, что таковой отъ хозяевъ выходитъ хорошо очищеннымъ; въ экспортныхъ пунктахъ идетъ на сдабриванье базарнаго хлѣба, или же самъ подвергается въ

амбарахъ экспортеровъ различнымъ смѣсямъ и обработкамъ, какъ слышно, до подмѣси мусора включительно, и въ такомъ своеобразно-обдѣланномъ видѣ идетъ на корабли. Пишущему эти строки самому доводилось видѣть, въ какомъ ужасномъ видѣ хлѣбъ идетъ въ корабль даже изъ элеватора, очистительными аппаратами котораго отправители мало пользуются, видя въ этомъ какую-то выгоду, несмотря, казалось бы, на явную невыгодность. За всѣ эти „не обманешь, не продашь“ отдувается сельскій хозяинъ; наживаются же многочисленные посредники между нимъ и заграничнымъ потребителемъ.

Пріобрѣтателемъ хлѣба отъ сел. хозяевъ, продающихъ оный вагонами въ городѣ ли, на станціи или даже въ имѣніи, являются тѣ же люди, какъ бы купцы, а въ сущности *отправители*, оперирующіе иногда и большими партіями, но съ ничтожными денежными средствами. Большинство такихъ отправителей—жидки, наводнившіе всѣ желѣзнодорожныя станціи сколько-нибудь замѣтныхъ отправокъ; очень рѣдко они же комиссіонеры экспортныхъ конторъ, а то — сами покупающіе хлѣбъ для отправки комиссіонерамъ въ порты. Цѣны, ими платимыя, назначаются тѣми же комиссіонерами съ указаніемъ срока, къ которому товаръ долженъ быть вывезенъ на станцію. Затѣмъ та же процедура — залогъ въ банкѣ жел.-дор. дубликата накладной, съ оставленіемъ онаго въ банкѣ и съ полученіемъ отъ банка взамѣнъ дубликата чего-то, въ родѣ квитанціи или расписки, въ отправительскомъ мірѣ имѣющей спеціальное названіе: въ Москвѣ и Петербургѣ — *собачка*, а южнѣе Москвы—*удостовѣреніе*. При залежахъ нерѣдко поступаютъ и такъ: подавъ накладную и вписавшись въ очередь, берутъ № накладной и телеграммою комиссіонеру предлагаютъ къ продажѣ товаръ, по номеру накладной. Можно догадываться, какія пониженія цѣнъ вызываютъ такіе пріемы. Часто практикуются и такіе пріемы: хлѣбъ вывозится на станцію, адресуется въ любой портъ, получается ж.-д. дубликатъ накладной

закладывается въ банкѣ, а затѣмъ уже начинаются сношенія съ комиссіонерами, и товаръ переадресовывается въ тотъ портъ, откуда предложена наиболѣе выгодная цѣна. Продѣлываютъ такъ для того, чтобы спекулировать на цѣну и выиграть время: хлѣбъ адресуется туда, гдѣ образованы наибольшія залежи, и это для того, чтобы дольше можно было спекулировать на цѣну, а когда приближается очередь отправки, грузъ переадресовываютъ. Опять та же исторія повторяется. Въ результатѣ одинъ и тотъ же хлѣбъ предлагается въ разныхъ мѣстахъ, давитъ на рынокъ, продолжая лежать на станціи.

Вышеназванныя „собачки“ или „удостовѣренія“, писанныя на предъявителя, въ коихъ поименованъ № дубликата (тоже на предъявителя), время сдачи груза на станцію, наименованіе хлѣба, станція назначенія и размѣръ выданной ссуды, посылаются вмѣстѣ съ пробой комиссіонеру, который и оперируетъ упомянутыми документами, продавая хлѣбъ болѣе по названію, чѣмъ по качеству, ибо образцамъ, присланнымъ современными отправителями хлѣба, мало довѣряютъ. „Собачка“—это своего рода россійскій варрантъ, который обладаетъ и нѣкоторыми свойствами настоящаго варранта. Желѣзная дорога, выдавшая дубликатъ накладной, отвѣчаетъ за количество груза и даже за порчу онаго, но не за остальные признаки доброкачественности; такъ какъ она ихъ не опредѣляетъ, то за нихъ и не отвѣчаетъ. Досмотръ груза на жел. дор. не производится, и какой бы товаръ по качеству ни посылался, это безразлично, лишь бы онъ соотвѣтствовалъ названію. Такой порядокъ не можетъ не создавать злоупотребленій съ разныхъ сторонъ. Грѣшатъ отправители, иногда не чужды злоупотребленій станціонные служащіе всѣхъ ранговъ, и грузчики, и возчики. При самомъ пріемѣ груза на станціи бываютъ злоупотребленія въ вѣсѣ, практикуется перекладка мѣшковъ изъ чужихъ штабелей, перемѣна мѣшковъ, отсыпаніе мѣшковъ, подсыпка земли или песка взамѣнъ отнятаго зерна и т. п. При погрузкѣ вагона

все это покрывается замѣною зерна мусоромъ. А это тѣмъ возможнѣе, что пересыпка изъ мѣшковъ въ вагоны на станціи отправленія производится въ отсутствіи хозяина ж.-дор. рабочими: не зная времени погрузки, хозяинъ и не можетъ присутствовать при оной; поэтому подмѣси хлѣба вполнѣ могутъ быть безнаказаны и возможны какъ на ст. отправленія, такъ и на станціи назначенія при выгрузкѣ. Не даромъ же нагрузочныя и разгрузочныя артели большихъ станцій торгуютъ зерномъ подъ названіемъ сметки, количество котораго зависитъ исключительно отъ воли этихъ артелей. Казалось бы, артели должны служить гарантіею отъ злоупотребленій; между тѣмъ, по словамъ торговцевъ, онѣ-то чаще всего являются готовою хищническою организаціею, въ которую они втягиваютъ и жел.-дор. служащихъ, и даже жандармовъ, въ виду большой прибыльности этого дѣла. Всякіе другіе станціонные служащіе, какъ извѣстно, всегда содержащіе скотъ, птицу и свиней, по размѣрамъ жалованья не могущіе покупать для нихъ кормъ, тоже иногда не безгрѣшны въ нѣкоторомъ уменьшеніи сданныхъ на перевозку грузовъ. Такъ могутъ поступать на станціяхъ, гдѣ отправляется или получается хлѣбъ; а на тѣхъ, гдѣ его нѣтъ, вагоны по пути слѣдованія могутъ заболѣвать, и тогда вагонъ оставляется на станціи, въ вытребованный здоровый вагонъ происходитъ перегрузка, при которой многое возможно. Описывая все это, я очень далекъ отъ мысли обобщать подобныя дѣйствія или огульно обвинять всѣхъ жел.-дор. служащихъ, какъ и не включаю всѣхъ отправителей хлѣба въ злоупотребителей, о коихъ мнѣ нерѣдко приходилось читать, а еще чаще слышать отъ лицъ, близкихъ къ дѣлу, со словъ коихъ я многое и записываю. Сами отправители, пріученные ко всему, сквозь пальцы смотрятъ на это по разнымъ практическимъ соображеніямъ. Утраты эти, ложащіяся въ концѣ-концовъ все на того же злополучнаго сел. хозяина, въ значительной степени вызываются дѣйствующими на жел. дорогахъ правилами

о нормальной убыли зерна, вслѣдствіе предполагаемой убыли таковаго даже въ осенніе и весенніе мѣсяцы, когда отъ отсырѣнія зерно можетъ только прибывать въ вѣсѣ, а не уменьшаться. Этою нормальною убылью безъ риска для кого-либо могутъ покрываться и покрываются злоупотребленія въ предѣлахъ размѣра узаконенной убыли; превышеніе же можно покрывать подсыпаніемъ песка или земли. Ну, а если не хватаетъ двухъ-трехъ пудовъ сверхъ узаконенной убыли, то за таковыми получатель не гонится, это списывается въ накладные расходы, ибо судиться будетъ дороже выигрыша. Прибавлю еще, что никакое станціонное начальство, самое честное и бдительное, усмотрѣть за этимъ не можетъ. А все это, вмѣстѣ взятое, дозволяетъ комиссіонеру, получающему товаръ съ желѣзной дороги, не только злоупотреблять, но и отчислять въ свою пользу нормальную убыль и тогда, когда таковой не было и быть не могло по времени года и состоянію погоды. Поэтому практика установила такой порядокъ, при которомъ отправитель, нерѣдко закладывая дубликатъ, старается ссуду взять какъ можно большую для того, чтобы не ожидать денегъ отъ комиссіонера, а лучше 2, 3, 5 руб. ему задолжать.

Главный инженеръ Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ, въ „краткомъ перечнѣ результатовъ предварительной разработки проекта хлѣбной гавани при Одесскомъ портѣ“ по этому поводу говоритъ:

„Комиссіонеръ, привезшій хлѣбъ въ портъ для продажи экспортеру, сберегаетъ не менѣе 2 коп. на пудъ или 18 руб. на вагонъ, если ему удастся избѣжать расхода по храненію хлѣба въ магазинѣ и по доставкѣ изъ магазина къ пароходу, а потому онъ адресуетъ свои вагоны прямо въ портъ; но такъ какъ хлѣбъ не запроданъ, то нужно найти въ короткій срокъ покупщика и освободить вагонъ, за задержку котораго желѣзная дорога взимаетъ штрафъ въ размѣрѣ 3 руб. въ день“.

„При большомъ спросѣ на доставленный такимъ образомъ въ портъ хлѣбъ, комиссіонеру удается скоро сбыть грузъ и, заплативши штрафъ за лишній простой вагона въ портѣ въ теченіе 2—3 дней, еще получить прибыль 9—12 руб. на вагонъ, имѣя возможность безъ убытка для себя задержать вагонъ до 6 дней".

„При небольшомъ же спросѣ комиссіонеры вынуждены черезъ 6 дней по прибытіи вагона въ портъ продавать за безцѣнокъ, способствуя тѣмъ еще большему пониженію цѣнъ на рынкѣ и затрудняя, усиленіемъ колебанія цѣнъ, правильное веденіе торговаго дѣла".

Всѣ эти порядки безропотно, или, по крайней мѣрѣ, терпѣливо, переносятся отправителями, исповѣдующими поговорку: „не обманешь, не продашь"; сами грѣшные въ торговыхъ прегрѣшеніяхъ, они понимаютъ и извиняютъ прегрѣшенія другихъ, не мѣшающія имъ зарабатывать копеечную на пудъ разницу между покупной цѣной и назначенной комиссіонеромъ. Какъ бы ни былъ малъ ихъ заработокъ на вагонѣ, но онъ достаточно великъ, если принять во вниманіе число вагоновъ, которые отправитъ этотъ безденежный коммерсантъ, оперирующій лишь на капиталъ, достаточный для заарендованія мѣшковъ и на выдачу въ задатокъ далеко не всегда 1, много 5 процентовъ стоимости товара, покупаемаго у производителя. Обычно вѣдь сдѣлка купли-продажи совершается доставленіемъ арендованныхъ мѣшковъ на первые вагоны съ выдачей 10—30 р. задатка на вагонъ, а чаще всего безъ задатка; хлѣбъ вывозится на станцію, гдѣ и производится разсчетъ изъ портфеля артельщика того или другого банка, въ обмѣнъ на дубликатъ: или же для разсчета дѣлается поѣздка до ближайшаго города или станціи, гдѣ имѣется банкъ или его агентство или, еще проще, артельщикъ. Въ другихъ случаяхъ ссуды выдаются самими желѣзными дорогами; это еще проще. Задатокъ, если былъ, остается на рукахъ у продавца-хозяина; освобожденные мѣшки возвращаются продавцу, производителю хлѣба, для но-

вой насыпки; если же товаръ сданъ съ обожданіемъ на складѣ, какъ бываетъ въ ожиданіи очереди при залежахъ, то посылаются другіе наемные мѣшки, такъ называемые *прокатные*, такъ какъ на покупку своихъ нужны большія деньги. Хорошей характеристикой этихъ современныхъ купцовъ можетъ служить отвѣтъ, данный мнѣ на-дняхъ главою еще уцѣлѣвшей старинной, свыше двухсотлѣтней, фирмы одного изъ сѣверныхъ портовъ. На мой вопросъ, почему онъ покупаетъ по всей Россіи преимущественно чрезъ приказчиковъ и не даетъ ли онъ авансы при покупкахъ, онъ отвѣчалъ: „я не могу иначе покупать, потому что фирма наша 200 лѣтъ торгуетъ только хорошимъ хлѣбомъ, поэтому я скупаю только хорошій хлѣбъ. Что касается задатковъ, то въ былыя времена я не опасался давать задатки продавцамъ внутреннихъ рынковъ по 25 и болѣе тысячъ рублей. Нынѣ другое дѣло; я недавно чрезъ маклера купилъ 140 вагоновъ ржи и предложилъ ему послать продавцу для подписи контрактъ. Маклеръ, посмотрѣвъ на контрактъ, сказалъ мнѣ: „не стоитъ посылать: контракта не подпишетъ, а гербовыя марки слѣпитъ“.

Только въ очень рѣдкихъ случаяхъ въ большихъ сел.-хоз. экономіяхъ весь этотъ процессъ совершается нѣсколько иначе, но это почти исключительно на югѣ Россіи. На покупку очень большихъ партій портовые экспортеры, а иногда и прямо агенты большихъ фирмъ, присылаютъ своихъ людей для покупки хлѣбовъ въ извѣстныхъ экономіяхъ, большими партіями, и съ выдачей нерѣдко очень крупныхъ авансовъ, подчасъ даже за хлѣбъ стоящій еще на корню, но обѣщающій хорошій урожай высококачественнаго зерна. Эти случаи, своего рода возвратъ къ прошлому, свидѣтельствуютъ въ пользу желанія иностранныхъ фирмъ пріобрѣтать хлѣбъ гарантированной доброкачественности. Крупные авансы за хорошіе, прекрасно отдѣланные хлѣба—тоже показатели того, какъ тяжелы и ненавистны установившіеся у насъ хлѣботорговые порядки.

Нужно замѣтить, что всякія злоупотребленія въ отношеніи отправокъ такихъ хлѣбовъ совершаются рѣже и осторожнѣе, ибо они опаснѣе. Можно безопасно отсыпать до размѣровъ нормальной убыли, но не болѣе, такъ какъ на станціи назначенія, при полученіи товара завѣдомо отборно чистаго, при сохранности вагонной пломбы, не трудно доказать, что соръ подсыпанъ на этой станціи или на той, на которой почему-либо наложена новая пломба.

Да не заподозритъ насъ читатель въ предумышленнномъ осужденіи и охуленіи всего, или хотя бы только въ сгущеніи красокъ. Все мною описываемое и обоснованное на массѣ личныхъ, съ 1863 года, наблюденіяхъ и изученіяхъ находитъ себѣ подтвержденіе и въ другихъ болѣе авторитетныхъ обслѣдованіяхъ. Но нынѣ наблюдаемое, какъ я выше сказалъ, установилось съ уходомъ прежнихъ торговыхъ фирмъ и съ постройкой ж. дорогъ; порядки эти установились очень быстро и продолжаются донынѣ.

Въ 1887 г. съѣздомъ представителей ж. дорогъ II группы, была предпринята обширная анкета хлѣботорговаго дѣла въ связи съ интересами ж. дорогъ. Результатомъ оной было изданіе предсѣдателемъ Комиссіи М. П. Федоровымъ обширнаго, весьма замѣчательнаго труда: „Хлѣбная торговля въ главнѣйшихъ русскихъ портахъ и въ Кенигсбергѣ“. Москва 1888 г. Заимствуемъ нѣсколько поучительныхъ страницъ, въ которыхъ авторъ приводитъ выноски изъ доклада Курскому Обществу сел. х-ва г. Гладкова, тоже изучавшаго дѣло на мѣстѣ.

„Въ виду того, что Либава представляетъ наиболѣе чистый типъ комиссіоннаго хлѣбнаго порта, здѣсь особенно рѣзко выступаетъ недостатокъ въ организаціи хлѣбной торговли. Отношеніе между комиссіонерами и экспортерами сложились сами собой и, судя по разнымъ признакамъ, ихъ отнюдь нельзя назвать нормальными. Экспортеры жалуются на недобросовѣстность ко-

миссіонеровъ, которые, по ихъ словамъ, при паденіи цѣнъ, отказываются отъ выполненія поставки, договоренной на срокъ, въ виду чего приходится даже брать задатки. Комиссіонеры же обвиняютъ экспортеровъ во всевозможныхъ прижимкахъ, увѣряя, что при спорѣ съ послѣдними Биржевой Комитетъ въ большинствѣ случаевъ или уклоняется отъ разбирательства, или же высказывается въ пользу экспортеровъ".

„Что же касается до отдаленнаго отправителя, то его интересы не ограждены рѣшительно ничѣмъ. Уже много лѣтъ дорогамъ, прилегающимъ къ Волгѣ, приходится выслушивать жалобы на полную беззащитность продавца хлѣба въ отдаленной Либавѣ и на массу поборовъ и несправедливостей, выпадающихъ на его долю. Въ виду этого мы обратили особое вниманіе на выясненіе условій, вызывающихъ такія жалобы".

„Такъ какъ естественнымъ защитникомъ интересовъ хлѣбнаго отправителя долженъ бы быть его комиссіонеръ, то мы прежде всего обратились за разъясненіями къ наиболѣе солиднымъ комиссіонерамъ Либавы".

„Изъ разговоровъ съ ними, а также изъ сопоставленія отвѣтовъ, данныхъ представителями самыхъ противоположныхъ интересовъ, выяснилось слѣдующее:

„Наиболѣе жалобъ вызываютъ обыкновенно такъ называемые провѣсы, или недостачи вѣса, по прибытіи хлѣба на мѣсто назначенія. Вопросъ о провѣсахъ чрезвычайно важенъ для производителей, такъ какъ невыясненіе его наноситъ имъ большіе ущербы. Къ сожалѣнію, до сихъ поръ онъ вовсе не изученъ".

„Въ общемъ обзорѣ всѣхъ портовъ мы займемся подробнѣе изложеніемъ различныхъ причинъ провѣсовъ; теперь же скажемъ только, что невѣрное показаніе въ вѣсѣ хлѣба, обнаруженное на станціи назначенія, можетъ быть двоякое: въ сторону уменьшенія вѣса, показаннаго въ накладной, и въ сторону увеличенія. Въ первомъ случаѣ отвѣтственность дороги передъ получателемъ

при обнаруженіи недостачи хлѣба ограничивается обязанностью выдавать 604 пуда изъ показанныхъ въ накладной 610, такъ какъ 1% или 6 пудовъ полагается по желѣзнодорожнымъ правиламъ на усыпку зерна. Но въ огромномъ большинствѣ случаевъ товаръ не перевѣшивается на станціи назначенія, и получатель принимаетъ грузъ, взвѣшивая его уже при ссыпкѣ въ свой амбаръ".

„Недобросовѣстный комиссіонеръ пользуется правиломъ объ усыпкѣ зерна и ставитъ своему кліенту „мапсо" въ размѣрѣ 1%".

„Но такіе случаи, бывшіе въ прежнее время заурядными въ нѣкоторыхъ портахъ, теперь сравнительно рѣдки, и гораздо чаще пользуются комиссіонеры тѣмъ, когда вѣсъ окажется больше противъ показаннаго въ накладной. Въ прежнее время, когда погрузка вагоновъ зерномъ производилась до 600 пудовъ, отправители фактически старались грузить больше, отчасти оттого, что не могли точно вогнать вѣсъ хлѣба въ норму 600 пудовъ, отчасти же для того, чтобы воспользоваться тѣмъ, что дороги не перевѣшиваютъ хлѣба при его нагрузкѣ, и отправить за повагонную плату 600 пудовъ чистаго зерна, а мѣшки даромъ. Такіе фактическіе перегрузы понудили дороги повысить норму погрузки до 610 пудовъ; но когда новая норма была введена для повагонныхъ перевозокъ, то отправители, руководимые тѣми же побужденіями, а также желаніемъ вмѣстить свою отправку въ извѣстное число вагоновъ и не отправлять излишекъ ея попудно, стали грузить вагоны выше 610 пудовъ. Но такъ какъ, въ случаѣ обнаруженія перегруза сверхъ 610 пудовъ, желѣзная дорога можетъ отгрузить излишекъ и перевезти его отдѣльной отправкой, то отправитель обыкновенно показываетъ въ накладной 610 пудовъ, разсчитывая, что въ крайнемъ случаѣ (если грузъ будетъ перевѣшанъ дорогою на станціи назначенія) ему придется только приплатить дополнительную провозную плату за оказавшійся излишекъ. Тутъ-то онъ и попадаетъ въ руки нѣкоторыхъ комиссіонеровъ. Получивъ хлѣбъ, послѣдніе игнорируютъ фактическій пе-

регрузъ, если онъ не обнаруженъ желѣзною дорогою, и продаютъ за счетъ отправителя только то число пудовъ, которое показано въ накладной, скинувъ съ него вѣсъ мѣшковъ, а иногда и 1% „мапсо".—Если же перегрузъ обнаруженъ, то они продѣлываютъ то же самое, только платятъ дорогѣ провозную плату за излишекъ и пользуются имъ уже какъ собственностью".

„Къ этому прибавляются еще и спеціальные обычаи, встрѣчаемые только въ одной Либавѣ. По обычаю, установившемуся при сдѣлкахъ между либавскими комиссіонерами и экспортерами при взвѣшиваніи мѣшковъ хлѣба, отмѣчается вѣсъ пудовъ; излишки же при каждомъ отдѣльномъ взвѣшиваніи менѣе 5 фунтовъ въ счетъ не входятъ и остаются въ пользу покупающаго хлѣбъ экспортера. Такъ, если положенные на вѣсы мѣшки съ хлѣбомъ дадутъ вѣсъ 18 пудовъ 3 фунта, то отмѣчаются только 18 пудовъ, а три фунта идутъ въ пользу экспортера; если вѣсъ окажется 18 пудовъ 5 фунтовъ, то въ запись вносятся цѣликомъ всѣ 18 пудовъ и 5 фунтовъ. Понятно, что ловкій вѣсовщикъ по одному взгляду на мѣшки и первымъ отмѣткамъ вѣса умѣетъ опредѣлить, какое число мѣшковъ слѣдуетъ класть на отвѣсъ, чтобы упомянутыхъ фунтовыхъ излишковъ оказалось возможно больше. По заявленіямъ, сдѣланнымъ Комиссіи, число такихъ излишковъ въ общемъ даетъ экспортеру отъ 2 до 3 пудовъ на вагонъ. Признаться, мы сначала не повѣрили этимъ разсказамъ, но такъ какъ они повторялись безъ измѣненія представителями самыхъ различныхъ интересовъ, то намъ оставалось только занести ихъ на страницы нашего доклада. Помимо вліянія этого оригинальнаго коммерческаго обычая, вѣсъ прибывшаго зерна уменьшается еще и отъ того, что хлѣбъ взвѣшивается при ссыпкѣ въ амбарѣ, при чемъ при подъемѣ мѣшковъ въ верхніе этажи не мало зерна просыпается на лѣстницахъ".

„Такіе порядки тѣмъ страннѣе, что въ Либавѣ имѣются присяжные вѣсовщики; но къ послѣднимъ почти не прибѣгаютъ, такъ

какъ правильное взвѣшиваніе идетъ въ разрѣзъ съ упомянутымъ выше „коммерческимъ обычаемъ“. Желѣзная дорога перевѣшиваетъ прибывшій хлѣбъ на выдержку, а не весь, и на ея платформахъ складывается только 40% всего пребывающаго зерна: остальные 60% идутъ „прямо въ частные амбары!“

„Кромѣ неправильнаго вѣса, не мало жалобъ слышится и на произвольное и недобросовѣстное опредѣленіе въ Либавѣ натуры зерна и его внѣшнихъ качествъ. Къ этимъ жалобамъ присоединяются и сами комиссіонеры. По ихъ словамъ, на этотъ счетъ существуетъ такой порядокъ“:

„Пріемщикъ экспортера беретъ пробы изъ вагоновъ, при чемъ производитъ обыкновенно выниманіе пробъ по произволу, такъ что большинство пробъ соотвѣтствуютъ зерну худшаго качества“.

„Такъ какъ по биржевымъ обычаямъ Либавы, вѣра дается только пробамъ покупателя, то никакіе споры о неправильномъ опредѣленіи натуры зерна не могутъ имѣть успѣха. Съ другой стороны и опредѣленіе натуры зерна на такъ называемой „пулькѣ“ обставляется нерѣдко разными недобросовѣстными пріемами. Такъ, напр., сильное нажиманіе зерна въ пулькѣ дѣлаетъ натуру зерна выше (тяжелѣе)“.

„То же самое достигается насыпаніемъ зерна въ пульку съ большой высоты (чѣмъ выше держать воронку, тѣмъ больше зерна уляжется въ пулькѣ)“.

„Такъ какъ взвѣшиваніе зерна на пулькѣ производится и продавцомъ, и покупателемъ, то съ обѣихъ сторонъ стараются показать такую натуру, которая выгодна каждой сторонѣ. Если показанія не сходятся, то берутъ иногда среднюю изъ обоихъ показаній“.

„Наконецъ, покупатель-экспортеръ при пріемѣ нерѣдко проявляетъ произволъ въ оцѣнкѣ качествъ зерна“.

„Напр., заявитъ, что зерно затхлое и послѣ высушенное, а потому подлежитъ скидкѣ въ цѣнѣ нѣсколькихъ копеекъ на пудъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ, по словамъ комиссіонеровъ, имъ нѣтъ возможности добиться защиты, такъ какъ въ Биржевомъ Комитетѣ засѣдаютъ одни экспортеры. Но каково бы ни было коммерческое безправіе комиссіонеровъ, они, разумѣется, всѣ свои протори и убытки съ лихвой наверстываютъ на отправителѣ хлѣба. Въ какомъ положеніи находится этотъ „бѣдный Макаръ",— видно изъ доклада предсѣдателя Курскаго отдѣла Императорскаго Сельско-хозяйственнаго Общества Б. И. Гладкова, читаннаго имъ въ Мартѣ 1887 года. Оставляя на отвѣтственности докладчика сообщенные имъ факты, приведемъ здѣсь наиболѣе характерные изъ нихъ, рисующіе положеніе всѣхъ звеньевъ той цѣпи, по которой хлѣбъ доходитъ отъ производителя до заграничнаго парохода въ Либавѣ".

„Проведеніе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, говоритъ авторъ (г. Гладковъ), создало переворотъ въ нашей хлѣбной торговлѣ; а такъ какъ русскій человѣкъ, къ сожалѣнію, не въ состояніи быстро оріентироваться въ новыхъ, поставленныхъ жизнью, условіяхъ, то другіе люди, болѣе энергичные, болѣе предпріимчивые, предупредили насъ. Пока еще наши хлѣбные торговцы соображали, какъ возить хлѣбъ по желѣзнымъ дорогамъ, какъ и кому продавать его,—чуткіе ко всякой наживѣ евреи смекнули все дѣло очень быстро: немедленно на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ появились эти непрошенные гешефтмахеры съ заманчивыми предложеніями своихъ услугъ и сразу заполонили всю Россію. Русскій торговецъ, желая погрузить хлѣбъ въ вагоны, прежде всего встрѣтился съ незнакомымъ ему условіемъ новаго способа перевозки хлѣба, почувствовалъ нужду въ мѣшкахъ; услужливый еврей даетъ ему свои мѣшки на прокатъ за извѣстную плату. Насыпавъ хлѣбъ въ еврейскіе мѣшки и погрузивъ его въ вагоны для отправки въ портъ, торговецъ долженъ поручить

кому-нибудь продать хлѣбъ въ портовомъ городѣ (не ѣхать же ему самому въ Либаву съ каждой отдѣльной партіей). Еврей, давшій мѣшки, предлагаетъ купцу поручить въ Либавѣ, или въ другомъ портѣ, продажу хлѣба честному комиссіонеру, который при томъ же даетъ ссуду подъ отправляемый къ нему хлѣбъ за самые умѣренные проценты. Поручить продажу хлѣба какому-то незнакомому человѣку рисковано (думаетъ купецъ), но въ то же время весьма соблазнительно получить ссуду за непроданный еще хлѣбъ, ссуду, приближающуюся по размѣрамъ своимъ къ стоимости товара, а еврей напѣваетъ купцу, что полученная ссуда не только уменьшаетъ рискъ, но еще даетъ ему возможность дѣлать на нее новыя покупки".

„Воображенію застигнутаго врасплохъ купца рисуются въ перспективѣ громадные обороты и легкая нажива.—„Надо умѣть купить хлѣбъ", говоритъ онъ, „а о продажѣ его думать нечего: побольше покупать, грузить въ вагоны, получать ссуды и на нихъ опять покупать, опять грузить и т. д.". Перспектива эта казалась настолько заманчивою, что многіе бросились въ еврейскія объятія и продолжали безумную, опьяняющую торговлю, постоянно находясь въ кабалѣ у благодѣтелей евреевъ до тѣхъ поръ, пока окончательно разорились. Деморализующее вліяніе подобной ненормальной торговли сказалось очень скоро: масса людей, не имѣющихъ опредѣленнаго рода занятій и почти никакого капитала, въ разсчетахъ на легкую наживу, при помощи заманчиваго еврейскаго кредита бросились, очертя голову, въ хлѣбную торговлю; на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ появилось столько воиспеченныхъ торговцевъ, что имъ пришлось чуть не штурмомъ брать каждый привезенный для продажи возъ хлѣба. Разочаровавшись скоро въ возможности честной наживы и не находя средствъ освободиться отъ кабалы евреевъ, ловко опутывающихъ каждаго своею паутиною, наши кулаки стали извлекать свои барыши другими незаконными путями: стали обмѣривать и обсчи-

тывать продавца-крестьянина и подмѣшивать къ хлѣбу куколь и песокъ; подмѣси оказались, повидимому, очень выгодными, потому что увеличивали не только абсолютный вѣсъ товара, но и его относительный вѣсъ, доброту, а черезъ это и цѣну (такъ какъ евреи не обращали особеннаго вниманія на качество зерна и его чистоту, а расцѣнивали хлѣбъ только по его голландскому вѣсу). Слѣдствіемъ этой торговли было: разореніе русскихъ торговцевъ, пониженіе качествъ нашего зерна, недовѣріе къ нему заграничныхъ покупателей и упадокъ цѣнъ. Долго я не могъ понять, почему хлѣбные торговцы, покупающіе у насъ, сельскихъ хозяевъ, хлѣбъ по дешевой цѣнѣ, сами нерѣдко разоряются?"

„Долго я не могъ уяснить себѣ истинной причины этого явленія, пока случай не привелъ меня въ Февралѣ 1886 года въ Либаву, гдѣ имѣлъ возможность въ теченіе 3-хъ недѣль изучить тѣ ужасныя условія, въ которыя поставлена наша хлѣбная торговля".

„Добытыя мною свѣдѣнія настолько интересны и такъ мало извѣстны сельскимъ хозяевамъ и торговцамъ, что я считаю не лишнимъ познакомить васъ съ ними. Еврей-агентъ, снабжая торговца мѣшками и денежною ссудою, забираетъ желѣзнодорожную квитанцію и посылаетъ ее по почтѣ въ Либаву своему патрону комиссіонеру-банкиру. За прокатъ мѣшковъ берутъ 9—12 руб. съ вагона, а за денежную ссуду $1^1/_2$% за десять дней, при чемъ берется отъ отправителя обязательство, что если деньги не будутъ возвращены черезъ десять дней, то онъ обязанъ платить процентъ за каждый лишній день".

„Но хлѣбъ находится въ пути изъ Курской губ. до Либавы болѣе десяти дней въ весьма рѣдкихъ случаяхъ; отправленная по почтѣ квитанція приходитъ въ Либаву на пятый день, и комиссіонеръ, не ожидая прибытія хлѣба, запродаетъ его по этой квитанціи и получаетъ отъ покупщика въ видѣ задатка сумму, равную выданной ссудѣ; слѣдовательно, еврейскія деньги нахо-

дятся въ оборотѣ только 5 дней, и за это, кромѣ платы за комиссію, дерутъ $^1/_2$%, т. е. 109$^1/_2$% годовыхъ. Но эти жидовскіе проценты, какъ они ни страшны, составляютъ ничтожную каплю въ морѣ дальнѣйшихъ злоупотребленій, подрывающихъ наше благосостояніе".

Приведенныя выписки изъ серьезнаго изслѣдованія, позволяемъ себѣ надѣяться, убѣдятъ читателя во-первыхъ, въ томъ, что нарисованныя нами картины нашей современной внутренней хлѣбной торговли есть только естественная эволюція недавняго нашего печальнаго прошлаго, и во-вторыхъ, что сдѣланная нами характеристика хлѣботорговаго дѣла не грѣшитъ сгущеніемъ красокъ.

А вотъ и еще очень картинная выписка изъ той же книги:

„Когда вы ѣдете по линіи отъ Одессы до Граева, васъ поражаетъ совершенно особый характеръ станціонной публики. На платформахъ, при подходѣ поѣзда, толпятся массы евреевъ съ озабоченными, почти страдальческими лицами. Вы видите, какъ мысль этихъ людей работаетъ постоянно надъ тѣми мелкими вопросами, которые составляютъ для нихъ не только средство существованія, но и самую жизнь. Отрывочныя слова на исковерканномъ нѣмецкомъ нарѣчіи всегда даютъ понять, что разговоръ идетъ о какой-нибудь сдѣлкѣ. Но такихъ словъ вы слышите мало—больше все шепчутся, вскидывая по временамъ пугливыми глазами на проходящихъ. Таинственность этихъ разговоровъ только изрѣдка прерывается раскатистымъ смѣхомъ русскаго торговца, рѣзко оттѣняющимъ мрачную, почти заговорщицкую тишину печальныхъ группъ. Подумаешь, что дѣло идетъ о серьезномъ заговорѣ.—„Все, изощряются какъ бы кого надуть", объясняетъ вамъ мѣстный обыватель; „вѣдь у нихъ все на этомъ". И дѣйствительно, мелкій еврей-маклеръ, который всю жизнь вертится, чтобы просуществовать и выбиться изъ тяжелой нищеты, находитъ въ хлѣбномъ дѣлѣ возможность примѣнить всю свою несомнѣнную расовую талантливость; не стѣсняясь ничѣмъ и прибѣгая ко все-

возможнымъ пріемамъ, чтобы вывернуться и нажить побольше барыша, онъ вноситъ въ хлѣбную торговлю разлагающій ее элементъ спекуляціи и крайней недобросовѣстности. Не привязанный ни къ какому мѣсту, онъ, какъ американскій переселенецъ, переноситъ свою дѣятельность туда, гдѣ представляется больше выгоды, гдѣ нужны деньги, и гдѣ еще неизвѣстны его прежніе грѣхи. Въ результатѣ получается самый ненормальный порядокъ, отражающійся на кредитѣ нашего хлѣба за границей. Порча зерна и подмѣшиваніе въ хлѣбъ всевозможной дряни идутъ сплошной волной по всей линіи портовъ, дискретируя нашъ хлѣбъ за границей, и дѣло дошло до такихъ размѣровъ, что оставить его въ такомъ видѣ нельзя. Исключеній въ этомъ отношеніи немного. Наиболѣе сдѣлано для искоренія этого зла въ Ригѣ, а въ Петербургѣ, Ревелѣ и Севастополѣ порчи меньше по особымъ условіямъ этихъ портовъ. При описаніи отдѣльныхъ портовъ мы уже привели достаточно свидѣтельствъ отъ компетентныхъ лицъ и учрежденій, что недобросовѣстность при отправкѣ хлѣбныхъ партій привела къ полному паденію довѣрія къ нашему хлѣбу за границей, а потому не будемъ здѣсь повторять ихъ. Можетъ ли Правительство равнодушно смотрѣть на такое положеніе дѣлъ, и не время ли ему вмѣшаться самымъ энергичнымъ образомъ для искорененія зла, обѣщающаго подорвать благосостояніе сельско-хозяйственныхъ классовъ Россіи?“

Стройная система элеваторовъ, тѣсно связанныхъ съ желѣзными дорогами, дастъ гарантіи отъ умышленной или случайной порчи хлѣба, какъ на станціяхъ конечныхъ, такъ и въ пути. Нынѣ желѣзныя дороги по закону отвѣчаютъ за количество и порчу товара, при чемъ въ отношеніи количества желѣзныя дороги гарантированы взвѣшиваніемъ товара на станціи, при пріемѣ. А кѣмъ и чѣмъ опредѣляется качество хлѣба? Никѣмъ. А между тѣмъ сплошь и рядомъ, на станціяхъ назначенія составляются акты о порчѣ хлѣба и затѣмъ предъявляются иски. А испорченъ ли

хлѣбъ на жел. дорогѣ или самимъ хозяиномъ, дома или на станціи, и гдѣ исчезъ недостающій хлѣбъ—все это при современныхъ условіяхъ—вопросъ неразрѣшимый. Съ установленіемъ же въ складѣ-элеваторѣ инспекціи, всѣ эти случаи отпадутъ. Элеваторъ отгружаетъ хлѣбъ въ вагонъ, какъ нынѣ это дѣлается, со своихъ автоматическихъ вѣсовъ (періодически провѣряемыхъ желѣзными дорогами), накладываетъ на вагонъ рядомъ съ желѣзнодорожной и свою пломбу и, слѣдовательно, уже несетъ отвѣтственность за количество и качество хлѣба, если пломбы въ порядкѣ. О количествѣ погруженнаго хлѣба элеваторъ пишетъ и въ накладной. *Въ той же накладной онъ долженъ имѣть право прописать и качество хлѣба, опредѣленное хлѣбнымъ инспекторомъ, согласно варранта, по которому производится выпускъ хлѣба изъ элеватора.* А при такомъ порядкѣ, если пломбы элеватора цѣлы, если не установлено, что вагонъ протекъ отъ неисправности, то, очевидно, и за качество и количество хлѣба отвѣчаетъ элеваторъ. Отъ отвѣтственности этой онъ освобождается лишь въ томъ случаѣ, если пломба замѣнена въ пути. Такой порядокъ, гарантирующій количество и качество хлѣба отмѣтками на накладной, возможенъ для отправокъ изъ большого элеватора, гдѣ есть инспекція, но онъ одинаково примѣнимъ и для отправокъ изъ маленькаго станціоннаго элеватора въ ближайшій большой элеваторъ съ очистительными отъ примѣсей аппаратами, съ тою разницей, что въ послѣднемъ случаѣ будетъ отмѣчаться лишь натурный вѣсъ, опредѣленный при посредствѣ простой пульки соотвѣтствующимъ агентомъ въ присутствіи владѣльца, съ выдачей ему пробы въ запечатанной посудѣ. Въ теченіе 22-хъ лѣтъ работы Елецкаго элеватора не бывало путевыхъ подмѣсей въ хлѣбъ имъ отправленный; очень и очень рѣдко бывала убыль хлѣба, и то вслѣдствіе своевременно незамѣченной неисправности пола вагона, потому что элеваторъ грузилъ самъ и накладывалъ на вагонъ свои пломбы. Въ первое время его работы появлялись частые

случаи замѣны его пломбы въ пути, но съ тѣхъ поръ, какъ покойный Министръ Путей Сообщенія А. Я. Гюббенетъ сдѣлалъ распоряженіе, чтобы о всякомъ случаѣ замѣны элеваторной пломбы въ пути телеграммою ему доносить, случаи замѣны пломбъ прекратились, и товаръ доходилъ въ порядкѣ.

Нѣкоторые варіанты въ хлѣботорговыхъ манипуляціяхъ происходятъ въ мѣстностяхъ, отдаленныхъ отъ жел. дорогъ, гдѣ быстрая отправка невозможна, и гдѣ нельзя быстро возстановлять затраченный въ хлѣбъ капиталъ залогомъ дубликата на вывезенный на жел. дорогу хлѣбъ. Въ этихъ мѣстахъ для крестьянскаго хлѣба есть ссыпщики на базарахъ, съ обычными ихъ пріемами, ссыпающіе хлѣбъ въ амбары для перепродажи крупнымъ купцамъ и при покупкѣ руководящіеся ихъ цѣнами, а также покупками ихъ приказчиковъ-молодцовъ. Какъ бы ни было велико на базарѣ число тѣхъ и другихъ скупщиковъ, конкуренціи между ними въ отношеніи цѣнъ не бываетъ. Передъ базарами, въ трактирѣ за чаемъ, обычно опредѣляется и устанавливается цѣна на разные хлѣба. Бываютъ, однако, случаи отступленія, якобы подъ предлогомъ скупки высокаго качества, болѣе дорогого товара; но это дѣлаютъ тѣ ихъ ссыпщиковъ, которые искуснѣе и смѣлѣе обвѣшиваютъ или обмѣриваютъ продавцовъ. Покупки партіонныя крупными торговцами дѣлаются обычно черезъ молодцовъ, въ имѣніяхъ, городахъ или пристаняхъ, или же у базарныхъ скупщиковъ-барышниковъ. Въ отношеніи цѣнъ, ими выплачиваемыхъ, они руководятся стоимостью транспорта до ж.-д. станціи или до пристаней. Въ послѣднемъ случаѣ приходится всегда ожидать открытія навигаціи, поэтому въ этихъ мѣстностяхъ оперируютъ всегда болѣе или менѣе крупныя капитальныя фирмы, спекулирующія на цѣну или запродавшія на лѣтніе сроки. Поэтому эти купцы болѣе требовательны къ качеству товара; хотя они тоже не чужды всякихъ разсыропливаній и смѣшеній сорнаго съ чистымъ зерномъ, т. е. также склонны нивеллировать качество

хлѣба внизъ, а не вверхъ. Поэтому, они тоже возятъ за плату соръ вмѣсто того, чтобы, отдѣливъ оный, его выбрасывать и выставлять въ портовой рынокъ чистое зерно. Объясняютъ они эту нераціональность привычкой „заграницы" къ русскимъ засореннымъ хлѣбамъ и малою вѣроятностью, чтобы за чистые хлѣба стали платить сравнительно дороже заграничные импортеры.

Для полноты представленія о русской хлѣбной торговлѣ, необходимо еще ознакомиться съ порядкомъ, установленнымъ Общ. Уставомъ ж. д. касательно пріема грузовъ, порядкомъ, создающимъ всѣ нынѣ существующіе непорядки и затрудняющимъ переходъ къ лучшему.

По дѣйствующимъ правиламъ ст. 49 Об. Уст. Р. ж. д., „грузъ, принятый къ перевозкѣ, если онъ не можетъ быть отправленъ въ тотъ же день, именуется принятымъ съ обожданіемъ на складѣ". А по ст. 45 того же Устава, „ожидающій отправки грузъ, находясь на отвѣтственности ж. дор., можетъ храниться въ зависимости отъ свободы мѣста: 1) въ спеціальныхъ пакгаузахъ, амбарахъ, на крытыхъ и открытыхъ платформахъ и въ иныхъ постоянныхъ сооруженіяхъ, назначенныхъ дорогою для храненія грузовъ и 2) на дополнительныхъ складочныхъ площадяхъ, временно для склада и храненія грузовъ приспособленныхъ".

Въ пакгаузы и амбары, по ихъ недостаточной вмѣстимости и необходимости для болѣе цѣнныхъ грузовъ, хлѣбъ попадаетъ лишь очень рѣдко, въ періоды минимальныхъ перевозокъ; при залежахъ лишь въ счастливомъ случаѣ незначительное количество попадаетъ на станціяхъ большихъ отправокъ только на крытыя платформы; все же остальное, подавляющее количество, хранится или на открытыхъ платформахъ, или просто на подложенныхъ старыхъ шпалахъ съ покрытіемъ бунта брезентомъ, а зачастую рогожей. Въ лѣтніе, и притомъ засушливые, мѣсяцы,—когда обычно хлѣба на станціяхъ не бываетъ, такія условія храненія способствовали бы высыханію, а во всѣ остальные мѣсяцы—только отсы-

ренію, а иногда и попросту гніенію. При этомъ, хотя за отсыреніе и связанное съ нимъ пониженіе натурнаго вѣса ж. дороги и не должны бы отвѣчать, однако, въ дѣйствительности отвѣчаютъ за это расплачиваясь за порчу грузовъ, по прибытіи ихъ на станцію назначенія, гдѣ получатели требуютъ составленія актовъ о порчѣ груза и вызова экспертовъ, которые, какъ слышно, чаще, чѣмъ бы слѣдовало, опредѣляютъ порчу и убытки, и нерѣдко въ значительно преувеличенномъ размѣрѣ. При этомъ нужно замѣтить, что порчу грузовъ, при существующихъ условіяхъ ихъ пріемки и храненія, ловкимъ отправителямъ не трудно сдѣлать искусственно самымъ простымъ способомъ—именно, путемъ насыпки въ часть мѣшковъ, еще дома, попортившагося зерна. Впрочемъ, въ послѣдніе годы ж. дороги стали выставлять своихъ экспертовъ, которые впадаютъ, какъ слышно, въ другую крайность: стали вводить другую практику, и суды требуютъ свидѣтелей того, что на ст. отправленія грузился хорошій товаръ.

Такая постановка дѣла, можетъ быть, и цѣлесообразная въ отношеніи отправителей безчестныхъ, создаетъ, однако, совершенно невозможное положеніе для честныхъ торговцевъ; хорошій товаръ, если и дѣйствительно испорченъ въ залежахъ, то какъ можетъ даже самый честный отправитель добыть свидѣтелей иногда за 1000 и болѣе верстъ, и кого? Вѣдь нельзя же каждый разъ заранѣе обезпечивать себя свидѣтелями на каждый вагонъ хлѣба, на каждый мѣшокъ.

Пишущему эти строки лично пришлось неоднократно слышать отъ отправителей, что лежка на станціяхъ—залежи, имъ не въ убытокъ, ибо ж. дороги отвѣчаютъ за порчу. Кромѣ того, залежи ихъ не страшатъ, ибо все равно они получаютъ немедленно дубликаты накладной, несутъ ихъ въ Банкъ, тамъ возстановляютъ ссудой затраченныя деньги, „собачку“ посылаютъ комиссіонеру, который ее продаетъ, а товаръ продолжаетъ валяться на станціи въ залежахъ.

Правда, что при нахожденіи на залежахъ товара подъ дубликаты, на который взята ссуда изъ Банка, приходится уплачивать проценты, но это мало безпокоитъ отправителя; эти проценты могутъ быть учтены имъ при покупкѣ, и оплачиваетъ ихъ не отправитель, а все тотъ же злополучный сел. хозяинъ недоборомъ цѣны. Только пониженіе портовыхъ цѣнъ во время залежей могутъ нанести убытки отправителю, но и отъ нихъ потерпитъ Банкъ, а не отправитель, который при такихъ обстоятельствахъ перекочуетъ торговать въ другое мѣсто. По прибытіи же груза въ портъ— комиссіонеръ сумѣетъ съ нимъ развязаться. Ни тому, ни другому нѣтъ дѣла, что при такихъ условіяхъ, покупатели экспортныхъ пунктовъ понижаютъ цѣны на товаръ въ залежахъ. Не все ли равно отправителю? Онъ, возстановивъ заемный капиталъ, продолжаетъ покупку далѣе, по понизившейся цѣнѣ, и тѣмъ продолжаетъ увеличивать залежи, впредь до того, когда всѣ пространства, указанныя въ двухъ первыхъ пунктахъ ст. 45 Об. У.-Р. ж. дор., будутъ заполнены; на мѣста же, указанныя въ 3-мъ пунктѣ той же 45 ст., т. е. на свободныя пространства, онъ не везетъ, ибо тамъ онъ долженъ хранить грузъ за свой счетъ, и на хлѣбъ, тамъ сложенный, ему дубликатъ накладной ж. дорога не даетъ. При такихъ обстоятельствахъ онъ ѣдетъ портить цѣну на другую станцію, менѣе заполненную, гдѣ ему выдадутъ дубликатъ накладной.

Послѣдствіемъ такого порядка является то, что хозяева обязаны выплачивать сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда хлѣбн. грузовъ, въ общей суммѣ около 2.000.000 рублей, на складочныя помѣщенія, а желѣзныя дороги уплачиваютъ около $2^1/_2$ мил. въ годъ за порчу и утрату тѣхъ же грузовъ; въ концѣ-концовъ, эта $^1/_5$ коп. переносится на производителей хлѣба и казну.

Здѣсь необходимо замѣтить, что какъ ни безобразны всѣ эти явленія, но объяснять ихъ только отсутствіемъ хорошихъ зернохранилищъ нельзя, потому что то же самое происходитъ на же-

лѣзно-дорожныхъ станціяхъ, гдѣ уже имѣются зернохранилища, даже типа элеваторовъ. Таковыя, при наличности большихъ залежей на станціи, сплошь и рядомъ пусты, или въ нихъ лежитъ хлѣбъ, предназначенный для внутреннихъ рынковъ, принадлежащій мукомоламъ, или немногимъ уцѣлѣвшимъ болѣе крупнымъ купцамъ, выжидающимъ цѣны. То же явленіе наблюдалось и на Елецкомъ элеваторѣ въ теченіе его двадцатидвухлѣтней работы. Залежи на станціяхъ ж. д. почти сплошь состоятъ изъ экспортнаго хлѣба.

Причина этихъ явленій ясна и проста. Дѣйствительно, для отправителя качество хлѣба, какъ сохранность его, не имѣютъ значенія, если за недостачу хлѣба, такъ же какъ и за его порчу вознаградитъ его ж. дорога, которая еще обязана хранить хлѣбъ безплатно. Если же онъ сложитъ хлѣбъ въ элеваторъ, то, хотя и небольшую, плату онъ долженъ уплатить. Спрашивается, что же можетъ побудить отправителя предпочесть элеваторъ даже открытой платформѣ? Въ З. Европѣ и Соед. Штатахъ ж.-д. станціи принимаютъ только то, что онѣ могутъ отправить въ теченіе 48 часовъ; большаго количества грузовъ онѣ не принимаютъ для безплатнаго храненія; а у насъ, благодаря безплатному храненію, перевозочное предпріятіе фактически превратилось въ складочное.

Справедливость требуетъ, однако, сказать, что хотя въ отношеніи качества и количества зерна залежи не страшны отправителю, непосредственно они ему не наносятъ ущерба; но, благодаря тому, что на залежахъ всегда лежитъ товаръ заложенный въ Банкѣ, по дубликату накладной, то этотъ-то залогъ можетъ наносить ущербъ отправителю, почему они такъ и кричатъ противъ залежей. Дѣло-то въ томъ, выдавая ссуды подъ дубликаты, Банки, съ каждой вагонной ссуды берутъ небольшой сборъ, обычно за нѣсколько дней. Сборъ этотъ нечувствителенъ по своему размѣру, но переведенный на проценты онъ обычно—24% годовыхъ. Безъ залежей, когда грузъ доходитъ быстро по назна-

ченію, то объ этомъ колоссальномъ ростовщическомъ банковомъ процентѣ не говорятъ, а вотъ когда грузъ-то пролежитъ на залежахъ нѣсколько мѣсяцевъ, то отправитель очень его почувствуетъ, когда за 3—4 мѣсяца заплатитъ 6—8%. Вотъ это-то побуждаетъ ихъ переадресовывать грузы въ направленіяхъ меньшихъ залежей. Это же побуждаетъ, для огражденія отъ убытковъ, къ продажамъ по номерамъ дубликатовъ, послѣ чего рискъ упадка цѣнъ съ отправителя переходитъ на покупателя-экспортера и на него же переходитъ и оплата процентовъ по залогу дубликата. Всѣ эти протори, которыя могутъ быть устранены только разумно организованою системою элеваторовъ, нынѣ всею своею тяжестью ложатся на сел. хозяевъ. Это ясно. Не брать этихъ тягостныхъ ссудъ подъ дубликаты современные не купцы, а отправители не могутъ, ибо, какъ я раньше сказалъ, всѣ они оперируютъ безъ своихъ денегъ, исключительно на банковыя, безъ коихъ наиболѣе состоятельные должны бы были ограничиться покупкой нѣсколькихъ 1—5 вагоновъ. Элеваторы и варранты все это аннулируютъ, а до этого невозможно отправителю не протестовать противъ раздѣленія складочной и перевозочной операцій.

Вопросъ о необходимости раздѣленія этихъ операцій при желѣзно-дорожныхъ перевозкахъ въ послѣднее время служитъ поводомъ къ весьма обостренному препирательству между районными комитетами и М-мъ Путей Сообщенія. Въ виду его огромнаго значенія для хлѣбн. торговли и с. хозяевъ остановимся на немъ нѣсколько подробнѣе, и коснемся исторіи соединенія этихъ двухъ разнородныхъ операцій, сдѣланной Общимъ Уставомъ Росс. ж. д. ст. 45 и 49.

При написаніи Общ. Устава Росс. ж. дорогъ, раздѣленіе этихъ двухъ разнородныхъ операцій было бы дѣломъ простымъ; теперь же, послѣ четверть-вѣкового существованія, ошибочнаго и зловреднаго соединенія этихъ операцій, вопросъ сдѣлался очень

труднымъ для рѣшенія. Соединеніе это было вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что вслѣдствіе очень рѣдкой сѣти русс. ж. д., особливо 30 лѣтъ назадъ, зачастую грузы къ ж.-д. станціямъ подвозятся за десятки, а то и за сотню верстъ; поэтому въ случаѣ отказа въ ихъ пріемкѣ на ж.-д. станціи, грузохозяева ставились бы въ безвыходное положеніе, въ необходимость везти грузы обратно, по невозможности найти поблизости склады для временнаго помѣщенія груза, и вторичнаго, а можетъ быть, третичнаго подвоза его на станцію. Въ виду этого, а также въ виду относительной медленности увоза грузовъ ж. дорогами, когда подвозъ таковыхъ превышалъ провоспособность ж. дороги, установлено было разумное правило, обязывающее ж. д. принимать грузы въ неограниченномъ количествѣ съ такъ называемымъ обожданіемъ на складѣ.

Установляя такую, жизнью вызванную, новую обязанность ж. дорогъ, законодатели, а на ряду съ ними, административныя учрежденія М-ва Путей Сообщенія и Финансовъ упустили, однако, изъ виду необходимость выполненія одного, для всѣхъ равно обязательнаго, начала: никто не обязанъ оказывать другому какія-либо безплатныя услуги, поэтому всякая услуга ж. дороги, чѣмъ бы она ни вызывалась, должна быть оплачена. Этотъ принципъ въ отношеніи ж. дороги вообще всегда широко примѣняется тарифными учрежденіями; услуга же безплатнаго, безсрочнаго, отвѣтственнаго храненія чужого груза въ интересахъ удобства не ж. дороги, а грузовладѣльца, почему-то признана была не подлежащей оплатѣ и, какъ можно догадываться только потому, что установленъ сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда съ грузовъ, на устройство складочныхъ помѣщеній и на охрану ждущихъ отправки грузовъ. Этотъ порядокъ сдѣлался источникомъ неисчислимаго зла для Россіи. По дѣйствующему закону, въ случаѣ вполнѣ аналогичномъ, когда какой-либо грузъ прибываетъ на станцію назначенія и въ срокъ владѣльцемъ не принимается, то на него

начисляется плата за полежалое, въ вознагражденіе ж. дороги за храненіе груза. Послѣдствіемъ сего оказалось, что грузъ всегда спѣшатъ убрать со станцій и помѣщаютъ въ свои или арендуемые склады, которыхъ, въ виду потребности въ оныхъ, возникло не мало въ мѣстахъ большого прибытія грузовъ, такъ, напримѣръ, въ портахъ, гдѣ понастроена масса частныхъ амбаровъ для хлѣба какъ груза, всего чаще нуждающагося въ складахъ.

Если бы, при самомъ установленіи закона о возложеніи на желѣзныя дороги обязанности храненія грузовъ на станціяхъ отправленія, была бы установлена плата за храненіе и страхованіе грузовъ отъ огня и порчи, то, конечно, мы давно бы имѣли на дорогахъ необходимую сѣть частныхъ или, всего вѣрнѣе, желѣзнодорожныхъ элеваторовъ. И теперь, если о чемъ и шла бы рѣчь, то только объ организаціи элеваторнаго дѣла, а не объ ихъ постройкѣ. Нужно признать, что эта ошибочная, ни изъ чего не вытекающая, тягота оберегать безплатно чужое имущество, возложенная на ж. дороги, такъ же какъ ничѣмъ не оправдываемая льгота для хлѣбовладѣльцевъ взвалить на другихъ храненіе своего товара, доселѣ продолжаетъ быть едва ли не главной причиной дезорганизованности нашей хлѣбной торговли и того пагубнаго заблужденія, что при современныхъ условіяхъ сношеній и передвиженій, а также колоссальныхъ размѣровъ хлѣботорговаго товарооборота, можно довольствоваться, въ ущербъ народному хозяйству, архаическими пріемами прежняго торга.

Такъ или иначе, однако, ошибка сдѣлана и только черезъ четверть вѣка М-во Путей Сообщенія спохватилось и нынѣ мечтаетъ о раздѣленіи перевозочныхъ и складочныхъ функцій ж. дороги. Хотя, собственно говоря, такое раздѣленіе не нужно, едва ли допустимо, и ни въ чемъ, какъ въ раздѣленіи бухгалтерскихъ счетовъ и оплаты храненія, выразиться не можетъ, такъ какъ отказъ въ неограниченномъ пріемѣ грузовъ немыслимъ и недопустимъ безъ очень большого экономическаго потрясенія, если ранѣе того

не будутъ снаряжены склады. Нельзя же въ самомъ дѣлѣ разорять сельскихъ хозяевъ за чужія ошибки, за чужое неразумѣніе. А съ другой стороны, неразумно продолжать современный несправедливый и со всѣхъ сторонъ вредный порядокъ.

Еще разъ повторяю, пытаться прямолинейно теперь же вовсе освободить ж. дороги отъ складочной функціи, хотя бы только въ отношеніи хлѣба, до созданія въ сравнительно рѣдко населенной Россіи необходимаго количества разнородныхъ складовъ, значило бы стремиться поставить торговлю въ безвыходное положеніе — нанести колоссальный ущербъ народному хозяйству. Тридцать лѣтъ назадъ, когда товарооборотъ не достигалъ современнаго размѣра, это еще было возможно; теперь же нѣтъ другого исхода, какъ прежде построить склады общаго пользованія на станціяхъ большаго подвоза зерна, съ организаціей ж.-дорожнаго подвоза къ нимъ съ ближайшихъ станцій малаго подвоза товара. И только послѣ такого оборудованія складами ж. дорогъ, явится возможность отказа въ пріемѣ въ спеціальныя помѣщенія количества грузовъ, превышающихъ двухсуточную отправку.

Конечно, можно въ видѣ мѣры тактической, а не коммерческой или экономической, на точномъ основаніи тарифныхъ законовъ, нынѣ же установить плату за храненіе съ грузовъ, сданныхъ съ обожданіемъ на складѣ; но плата эта должна быть минимальна, почти нечувствительна, хотя бы уже потому, что при залежахъ время храненія будетъ опредѣляться не желаніемъ товарохозяина, а степенью готовности ж. д. къ увозу груза по назначенію. Казалось бы, осторожнѣе этотъ сложный вопросъ, хотя и огромнаго значенія, устранить отъ обсужденія, а тѣмъ болѣе рѣшенія и сосредоточиться на другомъ, болѣе глубокомъ, на сооруженіи сѣти элеваторовъ, которые неминуемо переродятъ и торговлю и дѣятельность ж. дорогъ.

Двадцать, тридцать лѣтъ тому назадъ для Россіи, въ отношеніи снабженія хлѣбомъ З. Европы, соперникомъ были только

С. А. С. Штаты; нынѣ осиливъ ихъ размѣромъ вывоза въ Европу, мы должны конкурировать съ быстро развивающимися странами: Канадой, Аргентиной, Австраліей, и, вѣроятно, въ недалекомъ будущемъ, съ Африканскими землями.

Съ конкуренціей С. А. С. Штатовъ мы уже свыклись, это давнишній нашъ, нынѣ обезсилившій, соперникъ; конкуренція же Аргентины становится изъ года въ годъ опаснѣе, благодаря изумительному развитію ея сел.-хозяйственной производительности.

Хлѣбный вывозъ изъ Аргентины въ долларахъ равнялся:

въ 1895	году	41.448.000	долл. —	78.751.200	руб.
„ 1900	„	77.426.000	„ —	147.109.400	„
„ 1905	„	170.235.000	„ —	323.446.500	„
„ 1908	„	241.677.000	„ —	459.186.300	„

Можно опасаться, что къ концу десятилѣтія она не только съ нами сравняется по вывозу, но какъ бы даже и не обогнала, хотя, въ отношеніи засоренности ея хлѣбовъ, она намъ не всегда уступаетъ. Иное дѣло Канада: вывозъ ея ростетъ медленнѣе, но параллельно съ доброкачественностью товара.

Такимъ образомъ, число поставщиковъ хлѣба ростетъ; потребительный же рынокъ остается пока одинъ и тотъ же — З. Европа. Правда, у нея ростетъ населеніе *), а, слѣдовательно, и потребленіе; но этимъ нельзя увлекаться, ибо на ряду съ увеличеніемъ потребленія, въ З. Европѣ, научными пріемами, сильно подымается производительность сельскаго хозяйства. Кромѣ того, З. Европейскіе эмигранты создаютъ намъ новую конкуренцію заселеніемъ новыхъ странъ. Поэтому нужно имѣть въ виду, что

*) Населеніе Западной Европы безъ Австро-Венгріи и Балканскихъ Государствъ въ 173 милл. душъ въ 1851 году, возрасло къ 1901 году до 250 милл. душъ, несмотря на эмиграцію, увеличилось на 77 милл. или на $44^1/_2$%, т. е. въ среднемъ росло на 0,89% или на 2.225.000 душъ въ годъ. Если допустить, что и въ будущемъ приростъ населенія будетъ равняться этому же размѣру, то при потребительной нормѣ 30 пудовъ всякаго зерна въ годъ на душу, ежегодно потребленіе будетъ увеличиваться на 60—65 милл. пудовъ.

хлѣбное соперничество на западныхъ рынкахъ будетъ постоянно увеличиваться для насъ. Бороться пониженіемъ цѣнъ еще коекакъ можно было, и то недолго, въ то время, когда у насъ не было золотой валюты,—низкій курсъ кредитнаго рубля во внутренней жизни страны смягчалъ послѣдствія удешевленія хлѣба; теперь же это невозможно, и пониженіе цѣнъ до уровня 1891—1900 годовъ прошлаго столѣтія взорвало бы сел. хозяйство повсюду. Борьба возможна только на основѣ улучшенія качества товара, поступающаго на міровой рынокъ, и для насъ это съ каждымъ годомъ дѣлается все болѣе и болѣе настоятельной задачей. Если подъемъ качества сперва зависитъ отъ сельскихъ хозяевъ, производящихъ улучшенное зерно, то позже, какъ свидѣтельствуетъ нашъ четверть-вѣковой опытъ, качество товара, поступившаго въ торговый оборотъ и на портовый рынокъ, зависитъ исключительно отъ коммерсантовъ, а также отъ всѣхъ условій и обстановки хлѣбной торговли—отъ ея общаго уклада.

Должно, однако, сознаться, что, не смотря на уменьшеніе С.-Американскаго экспорта, для насъ и теперь борьба съ ними далеко неравная, ибо нашъ соперникъ—С. А. С. Штаты, видя, что ихъ вывозъ падаетъ, обладая совершеннымъ хлѣботорговымъ аппаратомъ, теперь стремятся иными путями удержать свое первенство по снабженію Европы и для этого пользуются всѣмъ тѣмъ, до чего додумалось культурное человѣчество.

Правительство Штатовъ, проявляя самую напряженную дѣятельность и не жалѣя денежныхъ средствъ для подъема производительности сел. хозяйства, прекрасно сознаетъ, что если производительность эта, опирающаяся на научныя изслѣдованія и опыты, не будетъ подыматься параллельно росту своего населенія, то недалеко будетъ то время, когда вывозъ хлѣба, вслѣдствіе прироста населенія, долженъ будетъ прекратиться. Собирая образцы всякихъ хлѣбовъ во всемъ мірѣ, тамошнее Министерство Земледѣлія усиленно работаетъ надъ культурой наилучшихъ, въ

смыслѣ урожайности и качества, сортовъ всѣхъ родовъ хозяйственныхъ растеній.

Работая надъ несокращеніемъ вывоза и стремясь возродить прежнюю порядочность въ торговлѣ, Штаты не останавливаются передъ денежными расходами. Тамъ нѣтъ закупориванія портовъ и гнета залежей на цѣны, ибо хлѣбъ, вывезенный на станцію и передвинутый изъ маленькаго элеватора въ рыночный, еще не представляетъ товаръ, отчужденный на конечный рынокъ сбыта, а является только, такъ сказать, поставленнымъ на рельсы;— когда и куда онъ направится, это никому еще неизвѣстно, ибо даже нуждающійся въ деньгахъ сел. хозяинъ, или пріобрѣвшій отъ него хлѣбъ скупщикъ, можетъ получить изъ любого банка авансъ подъ варрантъ. При этомъ нѣтъ надобности предъявлять хлѣбъ къ перевозкѣ, тогда какъ у насъ теперь можно получить ссуду только подъ дубликатъ накладной, т. е. при условіи, если хлѣбъ куда-либо уже адресованъ и судьба его торговаго передвиженія предрѣшена.

Энергія и настойчивость американцевъ при достиженіи ими практическихъ цѣлей не могутъ не страшить насъ; поэтому, пока они не достигли своихъ цѣлей снабжать Европ. рынки внѣ-конкурентнымъ по природнымъ качествамъ зерномъ, пока Аргентина не засыпала Европейскіе рынки зерномъ со своихъ плодороднѣйшихъ земель, мы должны сдѣлать все возможное, чтобы использовать высокое природное качество русскаго хлѣба, стоящаго на низшей степени въ торговомъ оборотѣ, только благодаря неорганизованности и безпорядочности, часто даже непорядочности нашей торговли. Къ сожалѣнію, до сихъ поръ ни общественное сознаніе, ни правительственная мысль не придаютъ того огромнаго значенія, которое имѣетъ для народнаго хозяйства наше прежде всего внутреннее хлѣботорговое неустройство.

ГЛАВА IV.

Наша вывозная торговля.

Для того, чтобы точнѣе и опредѣленнѣе оцѣнивать положеніе, которое заняли на З.-Европейскихъ рынкахъ наши экспортеры, и судить о той угнетенности или даже приниженности, которыми они тамъ пользуются въ противоположность американцамъ, ознакомимся съ размѣрами нашего вывоза и посмотримъ оправдываетъ ли размѣръ онаго такое высокомѣрное къ намъ отношеніе, о которомъ было упомянуто въ предыдущей III главѣ.

По офиціальнымъ даннымъ, сгруппированнымъ въ матеріалахъ для тарифнаго съѣзда 1909 г., средній за 6 лѣтъ 1903—1908 гг. ввозъ въ семи главнѣйшихъ государствъ Западной Европы въ милліонахъ пудовъ выражается слѣдующими цифрами:

	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овесъ.	
Въ Великобританію . .	292,0	3,1	58,5	45,0	
„ Голландію	83,1	30,3	33,7	22,7	
„ Бельгію.	108,0	3,8	22,0	3,3	
„ Германію	129,0	35,2	108,5	31,1	
„ Италію	63,5	0,3	0,5	2,8	
„ Францію	18,6	0,5	7,4	14,1	
„ Швецію.	26,4	0,7	1,0	7,5	
Всего. .	720,6	73,9	231,6	126,6	1.152,6
Въ томъ числѣ изъ Россіи.	207,8	51,5	139,3	71,0	459,6
Всѣ другія страны . .	512,8	22,4	92,3	55,5	693,0
Ввозъ изъ Россіи въ %%.	28,8%	70%	60%	56%	40%

Вывозъ же изъ Россіи по главнѣйшимъ отраслямъ ввоза распредѣляется такъ:

	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овесъ.	
Въ Великобританію . .	49,6	1,7	28,8	21,4	
„ Голландію	37,7	19,6	21,9	14,4	
„ Бельгію.	8,4	0,7	6,1	2,0	
„ Германію	43,2	28,9	80,5	23,7	
„ Италію	47,3	0,2	1,0	5,8	
„ Францію	6,1	0,2	0,7	3,1	
Итого. .	207,8	51,5	139,3	71,0	459,6

Въ отношеніи главнѣйшихъ странъ вывоза, общій средній вывозъ изъ Россіи за 6 лѣтъ 1904—1910 г., за которые матеріалы даютъ данныя, представляются въ такихъ размѣрахъ:

Вывезено всѣхъ хлѣбовъ изъ Россіи во всѣ страны.	498.260.000	пуд.	43,6%
„ изъ Соединенныхъ Штатовъ С. А	329.720.000	„	28,8%
„ изъ Аргентины за 1905—1908 гг.	313.856.200	„	27,4%
	1.141.836.200	пуд.	100%

Такимъ образомъ оказывается, что по размѣрамъ снабженія З. Европы хлѣбами, Россія занимала за послѣдніе годы первенствующее положеніе, на ея долю достается 40% всего снабженія семи главнѣйшихъ странъ З. Европы и 43,6% всѣхъ ввозящихъ странъ.

Если же предположимъ, что 1.152.600.000 пуд., средняя за 6 лѣтъ, есть нормальный ежегодный размѣръ спроса этихъ семи странъ, и сопоставимъ эту цифру съ вывозами только что истекшей кампаніи 1909—10 гг. въ 730 милл. пудовъ, то окажется, что въ этотъ послѣдній годъ мы вывезли 63% общаго спроса этихъ семи главнѣйшихъ странъ ввоза.

Таково положеніе наше на международномъ хлѣбномъ рынкѣ въ отношеніи размѣра снабженія его хлѣбомъ. Въ количественномъ отношеніи первенство за нами. Но при всемъ этомъ коммерческаго авторитета мы не имѣемъ, хотя, казалось, таковой долженъ бы соотвѣтствовать размѣру нашей торговли.

Ранѣе уже говорено, что въ старое время, когда вывозъ нашъ сравнительно съ теперешнимъ былъ ничтоженъ, а американскій лишь зарождался, торговля внутренняя, какъ и внѣшняя, была въ рукахъ солидныхъ купеческихъ фирмъ, устанавливавшихъ свои русскія цѣны и торговавшихъ съ заграницей, несмотря на отсутствіе соперниковъ, только очень высококачественнымъ товаромъ, въ особенности въ отношеніи отдѣлки, подсортировки и чистоты хлѣбовъ, при чемъ всегда посылался именно такой товаръ, какой былъ проданъ по образцамъ. Порядочность и честность были основой торговой сдѣлки съ обѣихъ сторонъ; впрочемъ она была и основной чертой во внутренней торговлѣ того времени.

Когда можно было злоупотреблять въ торговлѣ, тогда она велась честно.

Теперь же именно, когда вслѣдствіе массы соперниковъ, всего нужнѣе конкурировать качествомъ товара и порядочностью торговли, наша торговля не даетъ ни того, ни другого.

Уже въ 80-хъ годахъ съ отступленіемъ старинныхъ фирмъ отъ хлѣбной торговли и постепеннымъ переходомъ ея въ руки преимущественно инородческія, накинувшіяся на хлѣбную торговлю, купеческая корпорація утратила свой традиціонный характеръ и заполнилась людьми случайными, перемѣннаго состава.

Поэтому положеніе стало быстро мѣняться, довѣріе къ русскимъ экспортерамъ за границей стало падать, со всѣхъ сторонъ слышались жалобы на злоупотребленія въ торговлѣ, на умышленное засориваніе хлѣбовъ и т. п.

Личный составъ портовыхъ торговцевъ сталъ совершенно соотвѣтствовать составу отправителей на внутреннихъ рынкахъ. Прекрасной иллюстраціей можетъ служить слѣдующая выписка изъ офиціальнаго изданія Хлѣботорговаго Отдѣла Департамента Мануфактуръ и Торговли 1894 года, касающаяся крупнѣйшаго нашего порта—Одессы. Тоже, очевидно, происходило и въ другихъ портахъ. „Изъ 41 фирмы, экспортировавшихъ хлѣбъ въ 1883 г., къ 1891 г. осталось только 19, т. е. менѣе половины. Изъ 57 фирмъ возникшихъ за время съ 1884 г. по 1891 г. прекратили свои операціи:

23	по	истеченіи	1	года
6	„	„	2	лѣтъ
6	„	„	3	„
4	„	„	4	„
2	„	„	5	„
1	„	„	6	„

всего 42 фирмы или 75%. Средняя продолжительность существованія новыхъ фирмъ была около $1^1/_2$ года“.

Жаль, что не имѣется такихъ же позднѣйшихъ изслѣдованій касательно всѣхъ портовъ, чтобы Россія знала, кто озаботился погубить ея хлѣбную торговлю.

А вотъ современныя свѣдѣнія по сему предмету:

Для большаго освѣщенія уклада нашей хлѣбной торговли, для оцѣнки значенія собственныхъ національныхъ капиталовъ въ ней, какъ это было въ былое время у насъ, и какъ это нынѣ ведется въ Соединенныхъ Штатахъ, что нами описано во второй главѣ, полезно ознакомиться съ личнымъ составомъ экспортныхъ фирмъ въ нашихъ портахъ. Въ 1888 году въ книгѣ М. П. Ѳедорова „Хлѣбная торговля въ главнѣйшихъ русскихъ портахъ“ авторъ характеризуетъ торговлю слѣдующими словами:

„Но когда намъ пришлось свести записи фамилій экспортеровъ по всѣмъ портамъ, кромѣ Петербурга, то оказалось, что

вся вывозная хлѣбная торговля находится въ рукахъ людей, носящихъ иностранныя фамиліи".

„Изъ 146 занесенныхъ въ наши списки экспортныхъ фирмъ, природныхъ русскихъ оказалось только 2, да еще 2 могутъ быть сочтены сомнительными".

„Въ Петербургѣ изъ 34 экспортныхъ фирмъ русскихъ 8".

„Если къ этому прибавить комиссіонныя конторы, маклеровъ и цѣлую армію мелкихъ комиссіонеровъ, по преимуществу евреевъ, и взять въ разсчетъ, что большинство экспортныхъ конторъ ведетъ торговлю на заграничные капиталы, то нашу внѣшнюю хлѣбную торговлю придется признать дѣйствительно иностранной".

„Въ какихъ же отношеніяхъ находится къ портовымъ торговцамъ производитель хлѣба, и какими правилами регулируются ихъ взаимныя отношенія"?

„Тутъ мы затрогиваемъ больное мѣсто нашей портовой хлѣбной торговли. Торговля въ портахъ организовалась путемъ столкновенія мѣстныхъ интересовъ, и торговые обычаи сложились самостоятельно въ каждомъ отдѣльномъ пунктѣ. При этомъ интересы производителя рѣдко, гдѣ приняты въ соображеніе, ему въ большинствѣ случаевъ выпадаетъ на долю положеніе безправнаго иноземца".

Г. Гладковъ въ своемъ докладѣ, выдержки изъ котораго мы привели въ очеркѣ Либавы, яркими красками рисуетъ безпомощное положеніе перваго продавца въ либавской хлѣбной торговлѣ. Можетъ быть, краски г. Гладкова слишкомъ ярки, и обвиненія слишкомъ подчеркнуты; но въ общемъ дѣло рисуется все-таки довольно вѣрно, и положеніе перваго продавца въ портѣ слѣдуетъ признать безправнымъ. Еще экспортеры и комиссіонеры регулировали; кое-какъ свои взаимныя права и обязанности, и въ этомъ смыслѣ въ главныхъ портахъ есть хоть какая-нибудь организація хлѣбной торговли; но, по отношенію къ отда-

ленному производителю, гарантирующихъ его правилъ почти не существуетъ".

Современный составъ экспортеровъ таковъ:

Новороссійскъ, вывезшій въ 1909 году 79.180.408 милл. пуд. Изъ этого числа вывезли:

Луи Дрейфусъ и К°	22.273.970	п. 28%
А. Воогъ и К°	14.559.165	„
Э. Штемпель.	10.539.780	„
Я. Штрангъ	7.233.170	„
Бр. Дюмартье	2.103.797	„
Нейманъ и К°	1.845.662	„
М. Фукельманъ и К°	674.230	„
Эртанъ и Гильмайденъ . . .	305.215	„
I. Бяловесскій	272.670	„
	59.871.649	п. 75,6%

Остальные 24,4% падаютъ на слѣдующія фирмы:

Русскій для внѣшней торговли Банкъ . .	10.855.230	п.
Русское Общество вывозной торговли . .	5.969.812	„
Новороссійское вывозное Товарищество . .	2.369.938	„
Азовско-Донской Банкъ	58.302	„
Коммерческое Аг-ство Владикавказск. ж. д.	59.458	„

Такимъ образомъ, три четверти всего зернового вывоза изъ Новороссійска производится восемью фирмами, съ именами и капиталами, во всякомъ случаѣ, не русскими можетъ статься, представителями заграничныхъ импортныхъ фирмъ, диктующихъ цѣны Новороссійску; ибо остальныя пять фирмъ, если даже подъ компанейскими именами и не скрываются инородцы, не могутъ устанавливать цѣнъ, хотя бы по ничтожному размѣру вывоза ихъ.

Совершенно аналогичный составъ экспортеровъ и въ другихъ портахъ, вотъ онъ каковъ, напримѣръ:

Въ Либавѣ:

Рабиновичъ и К°, Кастолянскій, Л. Ростовскій-Эліасбергъ и К°, Гергардъ и Гей, Берендъ и К°, Фронертъ и К°, Кальмейеръ и К°, Альнеровичъ, Борцъ и Зальковеръ, Пухертъ, Хозе, Каце-ленбогенъ, Клейнъ, Айзенбергъ и т. д. ни одного русскаго имени.

Въ С.-Петербургѣ:

Леонъ и К°, Гиршфельдъ и К°, Блессингъ и К°, Шрейберъ и Фроне, Краузе, Берандъ и Блюмберъ, Квиль, А. Дрейфусъ и К°, Натонсонъ, Миллеръ и К°, Акц. О-во „Астра", То-во бр. Пеуса, Ратиненъ, Бр. Шмидтъ, Вогау и К°, Рейнеке и С-ья, Т. Домъ Борель, Баранова - Зифертъ, Ончуковъ, Осьмининъ, Н-ки Стахѣевъ, Соловьевъ, Т. Д. Братья Жареновы, Стахѣевъ, Комисс. Аг-ство М. В. Рыбинской ж. д., Н-ки Башкирова, Заруцкій, Жуковъ, Дойниковъ, Тов. Бугрова, Н-ки Галунова.

Въ Ростовѣ:

Луи Дрейфусъ и К°, Торг. Комисс. Товарищества, Негропонте, Лукасъ, Бр. Браиловскіе, Руссо, Комисс. Экспортн. Т-во „Прометей", Муссури, Фанопуло, Фридебергъ, Бейеръ, Рейнгертцъ, Русск. О-во Вывозной торговли, Парамоновъ, Соколовъ, Бр. Парамоновы.

Въ Ѳеодоссіи:

Л. Дрейфусъ и К°, Нейфельдъ и К°, Скія Крымъ, Менделевичъ, Фонъ Стюрледъ и К°, М. Флейшманъ и К°, Т-во Крымъ, Бр. Тубино, О. Штемпель, М. Далл'Орсо, Русск. Т-во вывозной торговли.

Въ Николаевѣ:

С.-Петербургскій Междун. Коммерч. Банкъ, Русскій для внѣшней торговли Банкъ, Берлацкій, Нейфельдъ и К°, Клейманъ, Файвелевичъ, Фришекъ, Бродскій, Луи Дрейфусъ и К° и т. д., ни одного русскаго имени.

Въ Херсонѣ:

Гаузнеръ, Фукельманъ, Луи Дрейфусъ и К°, Вольбергъ, Меделевичъ, Фавелевичъ, Радбиль, Рейберманъ, Винтеръ, Нейфельдъ и К°, Куппа, Гальперъ, Гальперинъ, Каминскій, Абрамовъ, Русск. для вн. торг. Банкъ, Русская Экспортная К°, Международный Банкъ въ С.-Петербургѣ, Бекингъ, Берлатскій, Шетельманъ, Трахтенгерцъ, Гермеръ, Шеинъ, Ясскій и К°, Сѣверный Банкъ, Россманъ, Фришенъ, Томашевъ, Бродскій, Фишеръ, Беновичъ и К°. Гамовъ, Шутцъ.

Въ Одессѣ:

Вальбергъ, вывозъ	13,4	мил. пуд.
Гаузнеръ „	12,7	„ „
Рейберманъ „	8,9	„ „
Вильдеръ „	8,6	„ „
Фавелевичъ	6,7	„ „
Менделевичъ	6,5	„ „
Тательманъ	3,3	„ „
Штемпель	3,0	„ „
Френкель	3,9	„ „
Тетельманъ	3,5	„ „
Радбиль	2,2	„ „
Маргулисъ	2,1	„ „
Юровскій	1,9	„ „
Каганъ	1,8	„ „
Винтеръ	1,7	„ „
Укельсанъ	1,6	„ „
Гальперинъ	1,3	„ „
Фукельманъ	1,2	„ „

Затѣмъ еще вывозящихъ отъ 1 милл. пуд. до 6.200 пуд. 26 фирмъ со столь же благозвучными инородческими именами.

Сверхъ того, Ліонскій кредитъ 84.000 пуд., Русскій Банкъ 884 т. пуд.

Упоминаніе перечисленныхъ Банковъ въ числѣ экспортеровъ не есть еще признакъ того, что они торгуютъ хлѣбомъ: нѣкоторые, свѣдующіе въ дѣлѣ, люди, какъ это недавно было на съѣздѣ въ Петербургѣ, утверждаютъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда они сами торгуютъ хлѣбомъ, то дѣлается это чрезъ подставныхъ лицъ, а не непосредственно. По уставу Банковъ, они не могутъ этимъ заниматься, а если числятся экспортерами, то это потому только, что они предпочитаютъ отправлять заложенный у нихъ хлѣбъ отъ своего имени, а не отъ имени нѣкоторыхъ задолженныхъ имъ экспортеровъ.

Какъ не мало желательно непосредственное участіе Банковъ въ торговлѣ хлѣбомъ, но можетъ быть при современной ея демократизаціи, эта форма являлась бы предпочтительной. Впрочемъ, къ этому вопросу мы вернемся позже; теперь же, ознакомившись съ порядками нашей внутренней хлѣб. торговли и личнымъ составомъ ведущихъ эту торговлю, ознакомившись съ размѣрами нашего вывоза и тоже съ личнымъ составомъ экспортеровъ, держащихъ въ своихъ рукахъ судьбы нашей хлѣбной торговли и сел. хозяйства, посмотримъ, какъ производится эта торговля, и въ какой степени основательны всѣ обвиненія въ ея большихъ злоупотребленіяхъ и ея деморализаціи, обусловливающихъ наше печальное положеніе на международномъ рынкѣ.

Обвиненія эти вызвали въ 1892 году обстоятельное обслѣдованіе, предпринятое Министерствомъ Финансовъ, въ составѣ котораго былъ образованъ спеціальный хлѣботорговый отдѣлъ при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ.

Съ Высочайшаго соизволенія 31 Января 1892 года былъ командированъ за границу агрономъ д. с. с. А. Н. Козловскій для возможно полнаго и точнаго изученія сортировки и разцѣнки нашихъ хлѣбовъ въ главныхъ хлѣботорговыхъ пунктахъ. Кромѣ

того, г. Козловскій стоялъ во главѣ предпринятаго обширнаго обслѣдованія засоренности вывозимыхъ изъ Россіи хлѣбовъ за періодъ съ 1 Мая по 1 Ноября 1893 г.

Изъ каждой партіи хлѣба или вагона, во всѣхъ пунктахъ вывозныхъ, сухопутныхъ и морскихъ, съ необходимой осторожностью и предусмотрительностью, брались пробы, которыя доставлялись въ лабораторію г. Козловскаго. Всѣхъ пробъ взято и обслѣдовано для пшеницы, ржи, овса и ячменя 4.517, изъ общаго вывоза 190,3 милл. пудовъ.

Изслѣдованіемъ этимъ установлено, что изъ всѣхъ 190,3 милл. пудовъ 47,8% вывезено съ засоренностью до 2%; 24,7% съ засоренностью отъ 2 до 3%; остальное, т. е. 27,5%, почти треть всего вывоза, имѣло засоренность, превышающую 3%.

Въ разныхъ пунктахъ эта засоренность не одинакова. Такъ съ засоренностью лишь до 2% вывезено изъ

Новороссійска	15%	общ. вывоза.
Ростова-на-Дону . . .	32,4	„ „
Одессы	37,6	„ „
Либавы	41,4	„ „
Граева	46,1	„ „
С.-Петербурга	50,2	„ „
Ейска	53,2	„ „
Николаева	56,2	„ „
Млавы	56,5	„ „
Севастополя	57,1	„ „
Риги	64,4	„ „
Таганрога	70,2	„ „
Ревеля	70,7	„ „
Бердянска	73,9	„ „
Сосновицъ	76,4	„ „
Александрова	83,5	„ „

Цифры эти въ сущности суть коэфиціенты коммерческой этики каждаго вывознаго пункта.

Достойно замѣчанія, что Сосновицы и Александрово, пункты сухопутные, дали наиболѣе чистые хлѣба. Обратно же, приморскіе портовые пункты: Новороссійскъ, Ростовъ, Одесса, Либава дали наиболѣе засоренные хлѣба. Въ этихъ же портахъ наиболѣе неустойчивый, перемѣнчивый составъ экспортеровъ. Чрезъ послѣдніе же два сухопутные пункта хлѣбъ отправляется наиболѣе солидными внутренними отправителями, и чрезъ эти пункты идетъ транзитомъ.

По родамъ хлѣба изслѣдованіе дало, что съ посторонними примѣсями до 2% вывозилось:

Пшеницы.	32,7%
Ржи	36,2%
Овса . , ...	51,4%
Ячменя	70,3%

Слѣдовательно, въ то время ячмень всего менѣе былъ засоренъ, а пшеница всего болѣе. Постороннія примѣси обычныя были, кромѣ сора, въ озимой пшеницѣ рожь, а еще травы: дикая гречиха, куколь, сурѣпица, костеръ. Во ржи, кромѣ тѣхъ же травъ, еще спорынья. Въ овсу тѣ же, что и въ пшеницѣ, такъ-же, какъ въ ячменѣ и яров. пшеницѣ.

Кромѣ того, во всѣхъ хлѣбахъ находились, не считая мякины, также песокъ, пыль, земля, камешки: въ среднемъ для четырехъ хлѣбовъ:

до 0,5%	въ	54,1%	общаго	вывоза.
отъ 0,6 до 1%	„	32,3%	„	„
и свыше 1%	„	13,6%	„	„
		100%	общаго	вывоза.

Такъ стояло дѣло въ отношеніи засоренности вывознаго хлѣба въ 1892 году и вызывало нареканія и неудовольствія

за границей, въ особенности въ отношеніи пшеницы. По пословицѣ, что „ложка дегтя портитъ бочку меда“, такъ и эти 27,5% вывоза, засореннаго свыше 3%, налагали дурную славу на всѣхъ, тѣмъ болѣе, что бывало не мало партій съ засоренностью свыше 10%.

Исполняя возложенное на него порученіе, г. Козловскій объѣхалъ слѣдующіе главнѣйшіе торговые пункты: Тріестъ, Геную, Марсель, Парижъ, Антверпенъ, Лондонъ, Ливерпуль, Амстердамъ, Ротердамъ, Гамбургъ, Штетинъ и Берлинъ. Пользуясь содѣйствіемъ нашихъ финансовыхъ агентовъ и консуловъ, а также нѣкоторыхъ наиболѣе видныхъ и авторитетныхъ дѣятелей по хлѣбной торговлѣ, онъ опросилъ и вошелъ въ сношеніе съ 58 различными хлѣботорговыми и мукомольными фирмами и ассоціаціями, предлагая имъ вопросы по заранѣе въ Министерствѣ выработанной программѣ.

Первый вопросъ былъ: *справедливо ли утвержденіе нашихъ экспортеровъ, что иностранные покупатели требуютъ отъ насъ дешеваго хлѣба, не обращая вниманія на его очистку, и въ какой степени желательна очистка нашихъ хлѣбовъ?*

Національная ассоціація британскихъ и ирландскихъ мукомоловъ, приглашенная въ особое совѣщаніе, единодушно протестовала противъ такого заявленія, присовокупляя, что за чистое зерно всегда платятъ дороже, и что они очень бы желали получать изъ Россіи зерно, болѣе чистое, чѣмъ нынѣ.

Лондонскія фирмы: Лендерсъ и К°, Александръ Кларкъ и К°, Брандъ сыновья и К°, Матвѣевъ и К°, Луи Дрейфусъ и К°, Дюкъ, Бовиль и сынъ, и другіе отвѣтили, что цѣна хлѣба всегда понижается пропорціонально увеличенію засоренности, что лучшая очистка и сортировка русскихъ хлѣбовъ очень желательна, въ виду высокаго природнаго качества зерна.

Секретарь Ливерпульской хлѣбной ассоціаціи опредѣленно заявилъ, что сбытъ русскихъ хлѣбовъ затрудняется, и цѣна на

нихъ ниже хлѣбовъ другихъ провенансовъ, вслѣдствіе большой ихъ засоренности, ибо всякая грязь и примѣсь, какъ бы ни было ничтожно ихъ количество, понижаютъ цѣну продукта, поэтому чистота хлѣба представляетъ интересъ Россіи.

Торговая Палата въ Бельфастѣ отвѣчала, что нечистое и смѣшанное зерно покупается только потому, что не всегда можно получать чистое, которое всегда цѣнится дороже. Фирма Dunlop Bros въ Глазговѣ отвѣчала, что ни одинъ портъ въ Соедин. Королевствѣ не требуетъ засореннаго зерна и платитъ за чистое всегда дороже.

Мукомолъ Robert Hutchinsan отвѣтилъ, что, понижая цѣну при покупкѣ засореннаго зерна, принимается къ учету не только размѣръ засоренности, но и расходъ на очистку. А г. Joseph Appleby end Tons изъ Ливерпуля очень откровенно заявилъ, что *полученія изъ Россіи такъ невѣрны и неудовлетворительны, что, покупая много товара разныхъ провенансовъ, онъ не касается русскихъ.*

Какъ поименованныя, такъ равно и другія, опрошенныя въ Соед. Королевствѣ, свѣдущія и авторитетныя въ хлѣботорговомъ дѣлѣ, лица повторяли одно и тоже, утверждая, что засоренность понижаетъ цѣну на 2—3 шиллинга на квартеръ (отъ 7 до 10 к. за пудъ).

Антверпенская Торговая Палата, крупный антверпенскій мукомолъ, также какъ хлѣбный комитетъ въ Амстердамѣ, всѣ одинаково, какъ въ Соед. Королевствѣ, отвѣчали, что сообщеніе нашихъ экспортеровъ о томъ, что они предпочитаютъ засоренный хлѣбъ, совершенно невѣрно, что они всегда платятъ дороже за чистый хлѣбъ, чтобы избѣжать расхода на очистку и потери въ вѣсѣ.

Тоже отвѣчали и въ Ротердамѣ, гдѣ считаютъ допустимость засоренности 2%. Въ Штетинѣ, повторяя тоже, особенно настаивали на необходимости очистки отъ земли, песка, грязи, камешковъ и т. п.

Во Франціи, на совѣщаніи негоціантовъ и мукомоловъ въ Марселѣ 6 Апрѣля 1892 г., единодушно заявлено г. Козловскому, что Марсельскій рынокъ всегда охотнѣе покупаетъ и лучше разцѣниваетъ товары хорошей очистки. Національная ассоціація французскихъ мукомоловъ заявила, что *чѣмъ чище будутъ наши пшеницы, тѣмъ скорѣе разсѣется предубѣжденіе противъ русскаго хлѣба и увѣренность, что изъ Россіи нельзя получить хлѣбъ настоящаго качества* (layale et marchande). По заявленію президента, мелкіе мукомолы испытываютъ естественное отвращеніе (répulsion naturelle) отъ нашего хлѣба; а крупные мукомолы обычно устанавливаютъ за нашъ хлѣбъ цѣны, *разсчитывая всегда на максимальную засоренность.*

По словамъ ассоціаціи, въ этомъ и причина низкой разцѣнки нашихъ хлѣбовъ; „поэтому всѣ усилія наши должны быть направлены къ тому, чтобы какъ можно скорѣе приблизиться и даже превзойти чистотою и однородностью американскія пшеницы".

Мукомолъ A. Lejards заявилъ, „что расходы на пошлины и на провозъ не позволяютъ намъ выписывать пшеницы съ посторонними примѣсями и, *странно было бы платить фрахтъ и 5 фр. пошлины за отбросъ ничего не стоющій.*

Мукомолъ Calson Blanche также потвердилъ, *что цѣны обыкновенно назначаются, какъ за товаръ наибольшей засоренности.* „Строгія правила послужатъ лучшей гарантіей къ поднятію цѣнности русскихъ земледѣльческихъ продуктовъ, и на это должно обратить особое вниманіе ваше правительство".

Въ Германіи экстренное собраніе старшинъ Коллегіи берлинскаго купечества, такъ же какъ въ Англіи, Франціи, Бельгіи и Голландіи, признаетъ очистку зерна первѣйшей необходимостью, и для сего введеніе хотя бы нѣкоторой обязательности въ это дѣло, что было бы одинаково полезно какъ производителю, такъ и купцу.

Въ этомъ же засѣданіи было заявлено: *мы „современемъ будемъ вынуждены вовсе отказаться отъ русскаго хлѣба, если*

Россія не озаботится введеніемъ улучшенной системы очистки". Далѣе: „*улучшеніе качества зерна въ интересахъ самой Россіи: получая изъ Россіи очищенное зерно мы не будемъ имѣть нужды обращаться за нимъ въ Америку*".

Таковы единодушные и согласные отвѣты купцовъ и мукомоловъ пяти главнѣйшихъ странъ ввоза. Къ нимъ нужно добавить письмо г. S. Wallace изъ Бристоля отъ 6 Мая 1892 г., въ которомъ онъ предупреждаетъ г. Козловскаго, что „нѣкоторые крупные мукомолы, безъ сомнѣнія, будутъ увѣрять, что присутствіе сора и другихъ примѣсей и зеренъ не вредитъ сбыту хлѣбнаго товара; но имѣйте въ виду, что эти мукомолы имѣютъ все необходимое устройство для очистки, отдѣлки, сортировки и класссификаціи зерна, и въ ихъ интересахъ, чтобы присылали сюда, какъ и прежде, засоренную пшеницу, которую они могли бы покупать по дешевой цѣнѣ; въ этомъ они имѣли преимущество передъ мелкими мукомолами, не имѣющими на своихъ мельницахъ такихъ устройствъ. Я хорошо помню, какъ нѣкоторые изъ нихъ не постыдились сдѣлать такое заявленіе передъ парламентскимъ комитетомъ, изслѣдовавшимъ вопросъ о засоренности индѣйскихъ пшеницъ. Цѣль моего письма, чтобы предостеречь васъ отъ подобныхъ заявленій".

Таковы точно установленныя воззрѣнія заграничныхъ импортеровъ на засоренность русскихъ вывозныхъ хлѣбовъ, воззрѣнія, не подтверждающія увѣренія современныхъ экспортеровъ.

Не менѣе интересны отвѣты тѣхъ же лицъ на вопросъ, отчего за американскій хлѣбъ платятъ дороже и его предпочитаютъ? Прекрасныя природныя качества русскихъ пшеницъ признаются всѣми, и во многихъ мѣстахъ безъ нихъ обходиться не могутъ. Марсельскіе мукомолы, напримѣръ, предпочитаютъ ихъ всѣмъ другимъ; мукомолы Италіи и Южной Франціи сожалѣли о запрещеніи въ 1892 г. вывоза и выражали согласіе въ будущемъ вернуться къ русскимъ пшеницамъ, если только онѣ

будутъ привозиться не засоренными, а чистыми, какъ дѣлаютъ это лучшія фирмы Бердянска. Самый крупный мукомолъ Италіи, депутатъ палаты, заявилъ, что его мука лучшая и самая дорогая въ Италіи, потому, что онъ мелетъ только русскую пшеницу въ количествѣ 4 милл. пудовъ.

Предпочтеніе же американскаго зерна русскому обусловлено, по отзывамъ всѣхъ лицъ, опрошенныхъ въ поименованныхъ странахъ, исключительно тѣмъ, что мы стали доставлять товаръ низкаго качества, что изъ получаемыхъ нынѣ русскихъ пшеницъ невозможно получить такую муку, какъ изъ американской. Эту послѣднюю можно переработать на всякой мельницѣ, а русскую только на такой, гдѣ есть приспособленія для очистки и промывки; что американское зерно всегда хорошо очищено, отсортировано, ровное, сухое, при томъ не содержитъ ржи, и все это въ противоположность русскому, которое иногда приходитъ въ состояніе разложенія, чего никогда не бываетъ съ американскимъ товаромъ.

Повсемѣстно и всѣ причину упадка русскаго зернового товара видѣли только въ его засоренности и частой недобросовѣстности при исполненіи контракта, въ противоположность Америкѣ.

По тѣмъ же отзывамъ, цѣнность нашихъ пшеницъ понижается также отъ частаго смѣшенія мягкихъ пшеницъ съ твердыми.

Великобританскіе и ирландскіе мукомолы заявили, что примѣсь 4—6% твердой пшеницы къ мягкой уже понижаетъ цѣну на послѣднюю, не менѣе 3 шиллинговъ на квартеръ (до 10 к. на пудъ *). Тоже подтверждаютъ всѣ французскіе мукомолы, утверждая, что во Франціи мало мѣстъ, гдѣ могли бы передѣлывать такія смѣшанныя пшеницы, которыхъ изъ Америки никогда не получается.

*) Обращаемъ вниманіе на это нашихъ сел. хозяевъ.

Антверпенскіе купцы и мукомолы въ этомъ отношеніи идутъ еще далѣе: они въ подобныхъ смѣсяхъ видятъ причину пониженія цѣны не только для пшеницы, но и для ржи, овса и ячменя.

Бристольскіе мукомолы, по заявленію президента ассоціаціи г. Hebberd, предпочитаютъ переплачивать американцамъ только за то, что ихъ хлѣбъ хорошо сортированъ и классифицированъ.

Для пшеницы особенно обезцѣнивающими примѣсями, частыми въ русскихъ хлѣбахъ, это—проросшія зерна, головня и куколь.

Понижающимъ факторомъ для русскихъ пшеницъ является, несуществующее въ американскихъ, смѣшеніе разноцвѣтныхъ пшеницъ: красныхъ, желтыхъ, бѣлыхъ *).

Вся эта русская неряшливость, начинающаяся нерѣдко у хозяевъ и распространяющаяся среди современныхъ невѣжественныхъ торговцевъ, является новымъ стимуломъ къ удешевленію русскихъ хлѣбовъ.

Повсемѣстно и всѣ указывали на слишкомъ частое несоблюденіе контрактовъ въ отношеніи качества хлѣба, купленнаго по образцамъ, вслѣдствіе чего происходитъ, такъ сказать, дополнительное пониженіе цѣнъ, отъ чего не оградятъ и стандарты, если таковые будутъ теперь же разсылаться. Въ отношеніи американскаго хлѣба и этого не наблюдается.

Для полноты картины приведемъ краткія выписки изъ донесеній нашихъ консуловъ.

Данцигскій консулъ признаетъ крайне необходимымъ принятіе правительствомъ неотлагательно мѣръ къ устраненію засоренности вывозного хлѣба.

Кенигсбергскій добавляетъ, что, напримѣръ, разница въ цѣнѣ хорошо очищенной пшеницы и сорной достигаетъ 16 коп. за пудъ. Въ Гамбургѣ не довѣряютъ нашей обработкѣ зерна и утверждаютъ, что въ Одессѣ, Либавѣ и другихъ мѣстахъ нѣкоторыя

*) Это тоже заслуживаетъ вниманія сел. хозяевъ.

фирмы спеціально занимаются смѣшиваніемъ лучшихъ сортовъ хлѣба съ худшими и даже съ продуктами, ничего общаго съ хлѣбомъ не имѣющими. Вице-консулъ въ Бременѣ свидѣтельствуетъ, что главный недостатокъ нашего привознаго зерна его засоренность пылью, пескомъ, дикимъ овсомъ, черными сѣменами, куколемъ и т. п. Копенгагенскій генеральный консулъ объясняетъ тою же засоренностью и смѣшеніемъ разныхъ сортовъ хлѣба, хорошаго и плохого, пониженіе цѣнъ на нашъ хлѣбъ и уменьшеніе спроса. Лондонскій генеральный консулъ, устанавливая какъ фактъ недовѣрія къ русскимъ продавцамъ лондонскихъ импортеровъ, говоритъ, что оно вызвано небрежностью нашихъ экспортеровъ и добавляетъ, что *ранѣе вѣрили русскимъ продавцамъ на слово, а теперь* и пробамъ не вѣрятъ. Консулъ въ Гуллѣ сообщаетъ, что импортеры жалуются на безпорядочность русскихъ торговцевъ вообще, и въ особенности на черноморскихъ, *указывая на рядъ обмановъ и подмѣшиваній къ зерну*. Генеральный консулъ въ Марсели и наши консулы въ Италіи дословно повторяютъ тоже, добавляя со словъ импортеровъ, *что несмотря на превосходство нашего зерна, вслѣдствіе богатства клейковиной, приходится отъ него отказываться* или платить дешевле.

А вотъ что писалъ нашъ Д-тъ Торг. и Мануф. въ своемъ изслѣдованіи засоренности: *низкія цѣны на наши хлѣба за границей вызываются нами самими и, главнымъ образомъ, недобросовѣстностью и небрежностью нашихъ продавцевъ, въ особенности мелкихъ скупщиковъ* и агентовъ, которые, при ссыпкѣ хлѣба въ вагоны, смѣшиваютъ хорошо очищенное зерно съ неочищеннымъ, часто со всякимъ соромъ. *Теряя на цѣнѣ, лишаясь стоимости отбросовъ, идущихъ на кормъ скоту, переплачивая за очистку, нашъ производитель оплачиваетъ еще полностью пошлину за соръ и жел.-дорожный тарифъ.*

Ко всему этому прибавлю отъ себя, что иного положенія быть не могло и не можетъ, при замѣнѣ солидныхъ хлѣбныхъ

купцовъ, знавшихъ цѣну и чести и товару, хорошо освѣдомленныхъ въ томъ и другомъ, людьми новыми, случайными, небрежными въ хлѣбномъ дѣлѣ, какъ и въ дѣлахъ чести, несвѣдущими не высоко стоящими въ отношеніи этики, а лишь алчущими и жаждущими наживы какими бы то ни было путями: таковы результаты демократизаціи хлѣботорговли, выясненные большою анкетою, сдѣланною М-мъ Финансовъ въ 1892—93 годахъ.

Непосредственно по окончаніи этого изслѣдованія при Д-тѣ Торговли и Мануфактуры созвано было многочисленное совѣщаніе изъ представителей биржевыхъ комитетовъ, изъ числа хлѣбныхъ торговцевъ портовыхъ городовъ, сел. хозяевъ и вѣдомственныхъ представителей; въ числѣ послѣднихъ довелось участвовать въ работахъ этого совѣщанія и автору настоящаго труда. Совѣщаніе, какъ и слѣдовало ожидать, обсудивъ всѣ анкетные матеріалы, также сообщенія членовъ оного, не могло не прійти къ единогласному заключенію о необходимости установленія какого-либо надзора за вывозомъ хлѣба въ цѣляхъ прекращенія его умышленнаго засориванія. При намѣткѣ же мѣропріятій произошелъ принципіальный расколъ. Сел. хозяева настаивали на обязательномъ правительственномъ надзорѣ, снабженномъ необходимой распорядительной и запретительной властью въ отношеніи хлѣба засореннаго свыше допущенной нормы; представители же торговли, признавая вреднымъ вторженіе власти и даже закона въ нормированіе торговли, допускали лишь факультативную инспекцію и не по закону, а по почину и желанію биржевого комитета, т. е. самихъ же экспортеровъ.

Каждою изъ группъ совѣщанія были выработаны свои проекты. Министерство Финансовъ стало на сторону с. хозяевъ и внесло въ Госуд. Совѣтъ соотвѣтственный законопроектъ. Госуд. Совѣтомъ законопроектъ былъ возвращенъ Министру Финансовъ для исправленія, соотвѣтственно высказаннымъ замѣчаніямъ. Но

въ Г. Совѣтъ онъ болѣе не вернулся, ибо тогда было признано полезнымъ предварительно внести его на разсмотрѣніе Сел. Хоз. Совѣта М-ва Земледѣлія, который тоже не одобрилъ его. Такимъ образомъ большое государственное дѣло—упорядоченіе хлѣбной торговли и хлѣбныхъ торговцевъ, поручено имъ самимъ, и для сей цѣли закономъ 1 Марта 1905 г. имъ же предоставлено еще и право обложенія сборомъ хлѣба на это упорядоченіе. По существу отверженіе проекта финансоваго вѣдомства, при неустановленіи другихъ мѣръ, означало порученіе волкамъ организовать охрану овечекъ. Проектъ и до сей поры покоится на департаментскихъ полкахъ теперешняго Министерства Торговли, признавшаго за благо упраздненіе спеціальнаго хлѣботорговаго отдѣла, потому ли, что стоявшій во главѣ его высокоталантливый В. И. Касперовъ, вслѣдствіе несчастныхъ обстоятельствъ долженъ былъ оставить службу, а можетъ быть и потому, что хлѣботорговое дѣло утратило свое значеніе въ глазахъ руководителей вѣдомства.

Нынѣ хлѣботорговое дѣло состоитъ въ отдѣлѣ торговли, руководимомъ большимъ знатокомъ промышленнаго дѣла; хлѣбное же дѣло затерто въ общей массѣ торговыхъ дѣлъ; послѣдній, знавшій хлѣботорговое дѣло, работникъ былого времени водворенъ въ тарифный комитетъ, для использованія его знаній при вычисленіи тарифныхъ формулъ.

Таковъ конечный результатъ хорошаго замысла прекрасныхъ плановъ, завершившійся передачей огромнаго народно-хозяйственнаго, государственнаго дѣла на заботы, попеченіе и распоряженіе группы людей, именные списки коихъ приведены выше.

Семнадцать, восемнадцать лѣть прошло со времени анкеты: теперь послѣ почти двадцатилѣтняго бездѣйствія закона и власти въ хлѣбной торговлѣ, тогда обвинявшейся въ Россіи и за границей въ злоупотребленіи и деморализаціи, интересно знать,

что же происходитъ теперь, ибо жалобы на злоупотребленія не прекращаются. Интересно знать, въ какую сторону сокращенія или увеличенія эволюціонировали эти злоупотребленія? Смѣняющіеся съ такой же быстротой, какъ экспортеры въ портахъ, руководители вѣдомства торговли доселѣ не поинтересовались и не подумали о необходимости повторить анкету г. Козловскаго, въ виду непрекращающихся дома и за границей жалобъ на злоупотребленія.

Вслѣдствіе этой неосвѣдомленности нѣтъ возможности имѣть какое-либо общее мнѣніе о всѣхъ портахъ, о всемъ вывозѣ, о всей современной хлѣбной торговлѣ въ ея цѣломъ.

Косвеннымъ путемъ, путемъ отдѣльныхъ фактовъ, путемъ разныхъ частныхъ и газетныхъ сообщеній, пользуясь изслѣдованіями отдѣльныхъ лицъ, можно составить себѣ нѣкоторое и даже довольно опредѣленное объ этомъ представленіе. Передъ нами докладъ предсѣдателя Николаевскаго биржевого комитета и члена совѣта съѣздовъ представителей биржевой торговли и сел. хозяйства (представители коего на этомъ съѣздѣ обычно отсутствуютъ, даже о немъ не освѣдомлены, и не знаю, приглашаются ли?). Авторъ этого доклада г. Г. А. Властелица, судя по его положенію и содержанію доклада, человѣкъ вполнѣ авторитетный и освѣдомленный вообще, и особенно касательно торговли Николаевскаго порта; къ его словамъ слѣдуетъ относиться съ полнымъ довѣріемъ.

Прежде всего на стр. съ 35 до 41 его доклада, онъ въ рядѣ таблицъ сообщаетъ цифровыя наглядныя данныя *о прогрессирующей**) засоренности пшеницы и ячменя и затѣмъ приводитъ на стр. 42 данныя въ конечныхъ выводахъ и въ сопоставленіи съ 1893 годомъ. Вотъ что мы читаемъ въ этомъ докладѣ:

---

*) Слово *„прогрессирующей“* принадлежитъ г. Г. А. Властелицѣ.

Выводы изъ результатовъ изслѣдованія засоренности зерновыхъ товаровъ, вывезенныхъ изъ Николаева за границу за 1893, 1904, 1905, 1906 и 1907 годы:

		Средн. примѣсь пшеницы.		Средн. примѣсь пшеницы.
Полугодіе	1893 г.	2,49%	двухъ урожаевъ	1,49%
1 „	1904 „	3,14 „	одного урожая	5,42 „
2 „	1904 „	5,10 „	одного урожая	4;73 „
1 „	1905 „	2,72 „		4,96 „
2 „	1905 „	3,68 „	одного урожая	5,43 „
1 „	1906 „	3,76 „		7,83 „
2 „	1906 „	4,57 „	одного урожая	5,85 „
1 „	1907 „	5,93 „		8,58 „
2 „	1907 „	6,56 „ *)	одного урожая	7,76 „

Число вагоновъ суррогатовъ для умышленнаго засоренія зерна подъ названіемъ: пшеничные и ржаные отбросы, послѣды, сметки, куколь и друг., значущіеся въ вѣдомостяхъ прибытія товаровъ на ст. Николаевъ въ 1904, 1905, 1906 и 1907 годахъ:

Въ 1	полугодіе	1904	года	24	ваг.
Во 2	„	1904	„	7	„
Въ 1	„	1905	„	не было.	
Во 2	„	1905	„	36	„
Въ 1	„	1906	„	96	„
Во 2	„	1906	„	82	„
Въ 1	„	1907	„	104	„
Во 2	„	1907	„	109	„

Кромѣ этихъ привозныхъ суррогатовъ въ магазины поступали мѣстные отбросы мельницъ, шеретовокъ, маслобоекъ, а также минеральныя примѣси: песокъ, земля, камень, что, конечно, не поддается учету статистики.

*) По даннымъ М-ва Торговли, основаннымъ на донесеніи биржевого комитета, средняя засоренность пшеницы въ 1 полугодіе 1908 г., т. е. черезъ 1/2 г., равнялась уже 8,38%.

Изучая приведенныя таблицы, г. Властелица останавливается на разницѣ засоренности зерна одного и того же урожая по полугодіямъ и объясняетъ эту разницу большимъ или меньшимъ количествомъ хлѣба землевладѣльческаго, вывозимаго обычно въ 1 полугодіе.

Далѣе, онъ обращаетъ вниманіе на рѣзкое пониженіе засоренности пшеницы въ 1 полугодіе 1905 г., при общей тенденціи къ постоянному ея увеличенію. По словамъ г. Властелицы, дѣло-то въ томъ, что послѣ долгихъ усилій 20 Октября 1904 г. ему удалось провести черезъ биржевое общество выдачу сертификатовъ на вывозной хлѣбъ, хотя и не обязательнымъ. Вскорѣ затѣмъ въ мѣстныхъ газетахъ стали распространяться слухи о томъ, что Министерствомъ будто бы уже внесенъ въ Госуд. Совѣтъ законопроектъ о надзорѣ за вывозомъ и объ обязательности сертификатовъ. Въ то же время, при содѣйствіи Англійскаго посла, Лондонская фирма Вудъ привлекла, при дѣятельной помощи М-ва Финансовъ, къ уголовной отвѣтственности за обманъ и поддѣлку пробъ одного экспортера. Все это производило впечатлѣніе и заставило экспортеровъ подтянуться, быть осторожнѣе, и результатомъ сего произошло нѣкоторое пониженіе засоренности. Но, конечно, не надолго: по мѣрѣ того, какъ опасенія стали ослабѣвать, засоренность стала рости и уже въ 1907 г. утроилась противъ 1 половины 1905 г. По сообщеннымъ мнѣ М-мъ Торговли даннымъ, основаннымъ на донесеніяхъ Николаевскаго биржев. комитета, засоренность въ 6,56% во 2-ю половину 1907 года поднялась въ первую половину 1908 г. уже до 8,38%.

До чего *допрогрессировались* бы гг. экспортеры въ засариваніи хлѣбовъ, конечно, нельзя предсказать, но къ ихъ огорченію со 2-й половины 1908 г. сталъ обязательнымъ германо-нидерландскій контрактъ, обуздывающій хищническіе аппетиты, предъявившій нормировкой засоренности 6-ю процентами для ячменя; поэтому таковая понизилась и для пшеницы, хотя до нея

нормировка эта пока еще не коснулась; все же гг. экспортеры нѣсколько подтянулись. Но на долго ли?

	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.
Засоренность въ 1 полуг. 1908 г.	8,38%	7,41%	10,49%
Контрактъ введенъ.			
Засоренность въ 2 полуг. 1908 г.	5,32%	5,46%	5,07%
„ „ 1 „ 1909 „	5,44 „	6,46 „	5,26 „

Уже замѣчается небольшая надбавка засоренности, видимо впечатлѣніе ослабѣваетъ.

Въ приложенныхъ при семъ далѣе таблицахъ приведены по полугодіямъ данныя о вывозѣ изъ Николаева пшеницы, ржи и ячменя, распредѣленномъ по степенямъ содержанія въ означенныхъ хлѣбахъ постороннихъ примѣсей въ послѣдніе годы. Изъ этихъ данныхъ усматривается, что до второго полугодія 1908 года (введеніе контракта) изъ всего количества вывезеннаго за границу ячменя, засоренность котораго по контракту не должна превышать 6%, съ примѣсью менѣе 6% было отправлено:

въ 1 полугодіе 1907 г.	. . .	13,2%	всего вывоза
„ 2 „ 1907 „	. . .	28,6 „	„ „
„ 1 „ 1908 „	. . .	2,3 „	„ „

все же остальное количество экспорта (86,8%, 71,4% и 97,7% по указаннымъ полугодіямъ) было засорено свыше 6%. Съ введеніемъ контракта улучшается качество отправленнаго за границу ячменя, котораго во второмъ полугодіи 1908 г. и первомъ полугодіи 1909 г., съ засоренностью до 6%, было вывезено соотвѣтственнно 75,5% и 78,9% всего экспорта, а съ большимъ количествомъ примѣси всего 24,5 и 21,1%.

Данныя о засоренности пшеницы и ржи по полугодіямъ указанныхъ выше лѣтъ также свидѣтельствуютъ о благопріятномъ вліяніи германо-нидерландскаго контракта. Если для возможности

сравненія остановиться на той же нормѣ примѣси въ 6%, хотя такая и не установлена для пшеницы и ржи, то количества этихъ хлѣбовъ, засоренныхъ до этой нормы и свыше, въ процентномъ отношеніи къ общему вывозу Николаева, представляются слѣдующими:

	Пшеница. Засоренность: до 6%	свыше 6%	Рожь. Засоренность: до 6%	свыше 6%
1907 г. 1 полуг.	44,9%	55,1%	72,5%	27,5%
1907 „ 2 „	37,5 „	62,5 „	48,4 „	51,6 „
1908 „ 1 „	22,4 „	77,6 „	30,6 „	69,4 „
1908 „ 2 „	82,0 „	18,0 „	79,6 „	20,4 „
1909 „ 1 „	86,2 „	13,8 „	62,1 „	37,9 „

Такимъ образомъ, со второго полугодія 1908 г. количество пшеницы и ржи, вывезенное съ примѣсью свыше 6%, замѣтно сократилось, сравнительно съ временемъ до введенія германо-нидерландскаго контракта.

По прочимъ южно-русскимъ портамъ цифровыхъ данныхъ о размѣрахъ вывоза отдѣльныхъ хлѣбовъ, съ указаніемъ экспорта по полугодіямъ и съ распредѣленіемъ по степенямъ засоренности, въ нашемъ распоряженіи не имѣется.

Засоренность хлѣбовъ, вывезенныхъ изъ Николаева за границу въ 1-е полугодіе 1909 г.

Содержаніе примѣсей.	Пуды.	%% отношеніе къ итогу.
Пшеница:		
до 3%	630.763	5,6
отъ 3 „ 6 „	9.040.428	80,6
„ 6 „ 10 „	1.530.721	13,7
свыше 10 „	12.000	0,1
Итого .	11.213.912	

Содержаніе примѣсей.	Пуды.	%% отношеніе къ итогу.
Рожь:		
до 3%	23.565	6,3
отъ 3 „ 6 „	212.495	55,8
„ 6 „ 10 „	125.945	33,2
свыше 10 „	17.600	4,7
Итого . .	379.605	
Ячмень:		
до 3%	1.848.517	13,1
отъ 3 „ 6 „	9.299.586	65,8
„ 6 „ 10 „	2.978.151	21,05
свыше 10 „	6.250	0,05
Итого .	14.132.504	

Къ сожалѣнію, мнѣ не удалось получить матеріалъ по другимъ портамъ южнаго и сѣвернаго побережья; касательно послѣднихъ скажу только, что тамъ хлѣба отправляются болѣе чистые, за исключеніемъ развѣ овса, для котораго обычная засоренность 5%. Здѣсь, кстати, не могу не отмѣтить очень цѣнное сообщеніе, сдѣланное мнѣ членомъ Государственнаго Совѣта, княземъ П. Н. Трубецкимъ, продающимъ большія партіи пшеницы изъ своего имѣнія на берегу Днѣпра, цѣлыми баржами, съ доставкой водой въ Херсонъ. Тамъ онъ лично съ огорченіемъ наблюдалъ, какъ при погрузкѣ въ корабль его превосходно отдѣланнаго зерна, въ это самое зерно засыпался всякій соръ, какой только можно было набрать, доставленный къ берегу на подводахъ. На-дняхъ въ одномъ офиціальномъ совѣщаніи или комиссіи, при сужденіи о засоренности хлѣба, представитель одного вѣдомства заявилъ о случаѣ невыпуска изъ Одессы парохода, который грузился пшеницей 28% засоренности и, не довольствуясь этимъ, въ тотъ же трюмъ сталъ грузить еще и песокъ съ землей. Только послѣ такого неумѣреннаго эксцесса па-

роходъ, распоряженіемъ биржевыхъ властей, былъ задержанъ, и владѣльца груза заставили выгрузить и перечистить хлѣбъ.

Недавно бывшій Министръ Земледѣлія А. С. Ермоловъ, въ собраніи Совѣта Съѣздовъ представителей торговли и промышленности, дѣлалъ сообщеніе о своей поѣздкѣ въ минувшемъ году по Италіи, въ цѣляхъ выясненія вопросовъ о развитіи торговыхъ сношеній съ ней. При этомъ А. С. сообщилъ, что при его объѣздахъ онъ постоянно слышалъ жалобы на то, что русскіе твердыя пшеницы, особенно цѣнныя, какъ лучшія для производства макаронъ, проходя черезъ руки разныхъ посредниковъ, прибываютъ въ Италію въ весьма засоренномъ видѣ.

Всѣ такія обстоятельства и вызвали выработку нормальнаго русско-германско-нидерланскаго контракта, опредѣляющаго предѣльную допустимую засоренность для ячменя въ 6%.

Возвратимся, однако, къ докладу г. Властелица: онъ слишкомъ важенъ для интересующаго насъ вопроса о необходимости реформированія хлѣбной торговли и государственнаго въ это дѣло вмѣшательства, чтобы ограничиться только небольшой справкой изъ его доклада тѣмъ болѣе, что авторъ-то стоитъ у самаго горнила занимающаго насъ дѣла: онъ предсѣдатель биржевого комитета въ портѣ, конкурирующемъ даже съ Одессой по размѣрамъ вывоза.

Говоря о 1893 годѣ г. Властелица пишетъ о Николаевскомъ портѣ: „низкія цѣны на ячмень не привлекали фальсификаторовъ его засаривать, и все вниманіе было направлено на пшеницу, которая въ томъ году была сорнѣе всѣхъ продуктовъ, при чемъ, надо полагать, фальсификація производилась рѣдко, такъ какъ магазины были переполнены; съ другой стороны и объ очисткѣ не могло быть рѣчи“ *).

---

*) Неожиданный сюрпризъ,—переполненіе портовъ имѣетъ хорошую сторону, ибо тѣснота мѣшаетъ портить хлѣбъ. Но она же мѣшаетъ и чистить его. Изъ сего слѣдуетъ; что въ порты нужно возить хлѣба, очищенные внутри страны.

„Дальнѣйшее возрастаніе цѣнъ при отсутствіи законодательныхъ нормъ, породило фальсификацію“.

„Уже въ концѣ прошлаго столѣтія фальсификація сдѣлалась хронической“.

„Безпрерывныя поступленія жалобъ заграничныхъ импортеровъ на нашихъ продавцевъ, убыточныя для насъ рѣшенія арбитражныхъ судовъ ознаменовали весь періодъ 1894 года. Позволимъ себѣ маленькое замѣчаніе: возрастаніе цѣнъ усиливаетъ фальсификацію“.

„Въ іюнѣ 1902 г. М-во Финансовъ, въ виду такого дѣйствительно отчаяннаго для народнаго хозяйства положенія, обратилось къ биржевымъ комитетамъ съ циркулярнымъ запросомъ о мѣропріятіяхъ, которыми можно бы было, по мнѣнію комитета, упорядочить торговлю“.

„Николаевскій биржевой отдѣлъ откликнулся на этотъ призывъ, „постановивъ въ засѣданіи 19 Ноября 1902 г. признаніе необходимости вмѣшательства въ дѣла экспортеровъ, относительно искусственнаго засариванія хлѣбовъ, учредилъ контроль, принялъ предложеніе биржевого комитета объ установленіи предѣльныхъ процентныхъ нормъ примѣсей, какъ при мѣстной торговлѣ, такъ и при экспортѣ за границу“.

„Министерство утвердило. Но институтъ этотъ, не обладая никакими мѣрами принужденія, оставался въ качествѣ зрителя при все болѣе и болѣе учащающихся случаяхъ искусственнаго засариванія зерна. „Безспорно только то, что котроль этотъ далъ богатый матеріалъ; но надо сознаться,—продолжаетъ авторъ доклада,—что далеко не оправдались наши ожиданія“.

„*Спекулянты, сознавая и увѣрявшись въ безсиліи контроля, еще болѣе усилили фальсификацію зерна. Засоренность росла не только въ портахъ, но и на станціяхъ отправленія. Сталъ прибывать засоренный хлѣбъ въ вагонахъ и баржахъ*“ *).

*) Это свидѣтельствуетъ только о томъ, что нужны мѣры, отнимающія самую возможность засоренія, къ нимъ-то мы и стремимся въ настоящей работѣ.

„Возникаетъ рядъ дѣлъ, однако, ни къ чему не приводящихъ“.

„Составляются акты о привозѣ Дрейфусу овса по ж. дорогѣ съ 12,79% сора, земли и т. п. Таможенное вѣдомство привлекаетъ Абрамова за засореніе грузимаго ячменя, имѣвшаго уже 10%-ю засоренность; привлекается къ отвѣту контора Дринбергъ. При погрузкѣ въ корабль ячменя, всыпаютъ въ него землю и другія примѣси, тутъ же въ мѣшкахъ припасенныя. При чемъ Дринбергъ оправдывался тѣмъ, что онъ доводитъ чистое зерно до той процентной нормы, съ засоренностью которой онъ продалъ ячмень“.

„*Между тѣмъ, темные элементы дѣлали свое преступное дѣло, фальсификація росла не по днямъ, а по часамъ.* Начался правильный привозъ въ портъ суррогатовъ: послѣды пшеничные и ржаные, очистки, сметки и т. п.“.

„Фальсификаторы теперь болѣе, чѣмъ когда-либо, вѣрили въ свою безнаказанность; они понимали, что разъ нѣтъ органа, который преслѣдовалъ бы ихъ, стало-быть, надо спѣшить пользоваться этимъ положеніемъ. Достаточно сказать, что Екатеринославъ, Бахмутъ и другія отдаленныя станціи слали сюда свои отбросы. Биржевой комитетъ сталъ практиковать строгія мѣры: телеграфировать въ порты назначенія о засореніи хлѣба, съ указаніемъ парохода, люка, фамиліи грузителя, а также одновременно телеграфировали фирмѣ, имѣющей оплатить траты, т. е. выкупить грузъ экспортера на погруженное зерно. Но они разоряли наши экспортеровъ, отдавая ихъ на милость арбитражей, и мы вынуждены были примѣнять болѣе мягкую мѣру: опубликовывать въ мѣстной газетѣ о всѣхъ случаяхъ засоренной погрузки. А кучка фальсификаторовъ еще съ большимъ рвеніемъ продолжала дѣлать свое преступное дѣло. Оставался одинъ путь, уголовная отвѣтственность“.

„Николаевскій биржевой комитетъ обратился въ Министерство Финансовъ, съ изложеніемъ обстоятельства дѣла, при

чемъ, между прочимъ, ходатайствовалъ о томъ, чтобы Екатеринославскому и Херсонскому Губернаторамъ вмѣнено было въ обязанность слѣдить, чтобы при нагрузкѣ баржъ и берлинъ не допускать насыпки, вмѣстѣ съ хлѣбомъ, всякаго сора, ибо на Днѣпрѣ и Бугѣ, принято низы засыпать соромъ, по своеобразному термину „*приготовлять подошву*", въ надеждѣ на то, что при визитировкѣ зондою нельзя обнаружить содержимое на подошвѣ".

„Какъ же поступило М-во Финансовъ? оно передало это заявленіе на обсужденіе представителей биржевыхъ комитетовъ, а сіи передали на разсмотрѣніе биржевыхъ обществъ".

„Финальный результатъ всей этой почтенной борьбы со зломъ, подтачивающимъ народное хозяйство, было постановленіе Николаевскаго биржевого общества, отъ 17 Января 1904 г., коимъ признается, „что установленіе уголовной отвѣтственности за умышленную порчу хлѣба посторонними примѣсями мѣра непріемлемая, какъ стѣснительная для торговли, могущая служить постояннымъ поводомъ къ безконечнымъ недоразумѣніямъ между хлѣботорговцами и администраціей".

Какого иного отвѣта ожидало М-во Финансовъ? Что иное можетъ отвѣтить человѣкъ, грѣхомъ и порокомъ живущій, какъ только оправдывать порокъ и защищать его безнаказанность? Но про М-во Финансовъ можно сказать, что оно въ 1893 г. еще хотѣло все это прекратить, но его не допустилъ Госуд. Совѣтъ; ну что же сдѣлало новое Министерство Торговли за пять лѣтъ своего бытія? Для него вѣдь преобразованіе, возрожденіе, упорядоченіе хлѣбной торговли есть первѣйшая и главнѣйшая задача?

Отвѣтъ краткій: ничего. Все вышеизложенное, заимствованное отъ г. Властелицы, касается Николаева; о другихъ портахъ такихъ данныхъ нѣтъ; но ничто не говоритъ въ пользу того, что въ другихъ портахъ дѣло стоитъ лучше, чѣмъ въ Николаевѣ, къ такому предположенію нѣтъ никакихъ основаній, напротивъ многое свидѣтельствуетъ противное, поэтому можно смѣло, слѣдуя

г. Властелицѣ, утверждать, что засореніе вывознаго хлѣба прогрессируетъ. Министерство же, прекрасно посвященное во все происходящее, несмотря на печальный опытъ Николаевскаго биржевого комитета, ждетъ, когда экспортеры вышеприведеннаго состава упорядочатъ торговлю, дадутъ жить послѣднимъ остаткамъ порядочности. Оно все уповаетъ, что измѣненіемъ контрактовъ съ за границей, по продажѣ хлѣбовъ, можно все сдѣлать, всего достигнуть, если ранѣе того Аргентина насъ окончательно не вытѣснитъ съ международнаго рынка. А народное хозяйство все теряетъ и теряетъ. Ниже, въ слѣдующей главѣ, мы попытаемся сдѣлать подсчетъ этихъ потерь, обусловленныхъ доктринерствомъ однихъ, медлительностью и равнодушіемъ другихъ правительственныхъ органовъ. А между тѣмъ порокъ и злая воля работаютъ и подтачиваютъ Россію. Продолжающіяся же жалобы импортеровъ на недоброкачественность присылаемыхъ грузовъ и нарушеніе контрактовъ, Министерство пріобрѣтаетъ склонность объяснять ихъ притязательностью, точно также, какъ это дѣлаютъ наши экспортеры и ихъ биржевыя организаціи.

Въ минувшемъ году было обращеніе рейнско-вестфальскихъ импортеровъ хлѣба къ нашему Министерству Торговли съ просьбой о принятіи мѣръ противъ значительнаго увеличенія засоренности пшеницы, отправляемой изъ Черноморскихъ портовъ. Къ этому слѣдуетъ добавить, что недавно же Таганрогскій биржевой комитетъ отвѣтилъ Отдѣлу Торговли Министерства на его запросъ, что онъ не считаетъ нужнымъ дополнять нормальный русско-германско-нидерландскій контрактъ какими-либо пунктами, нормирующими засоренность пшеницы, подобно тому, какъ эта примѣсь ограничена для ячменя, въ виду того, что такой пунктъ и для ячменя вызываетъ (по мнѣнію Таганрогской биржи) неосновательныя жалобы заграничныхъ импортеровъ на несоблюденіе этого пункта.

Среди виноватыхъ и попустителей стоятъ, конечно, и всѣ

сельскіе хозяева и земскіе дѣятели; они виновны тѣмъ, что недостаточно озабочены производствомъ болѣе высококачественнаго односортнаго, однороднаго зерна; они виновны, что слишкомъ невнимательно, и даже равнодушно, относятся къ безобразіямъ нашей хлѣбной торговли, какъ бы не замѣчаютъ этого. Умѣютъ же они отстаивать свои, а иногда и чуждыя имъ, интересы болѣе мелкаго значенія. Сумѣли они на тарифномъ съѣздѣ настоять на созданіи районыхъ комитетовъ для сокращенія залежей на станціяхъ *), а вѣдь это гораздо менѣе важно, чѣмъ возрожденіе порядочной и честной хлѣбной торговли. По этому поводу приведу очень основательную выписку изъ весьма серьезной статьи хорошо освѣдомленнаго въ хлѣботорговомъ дѣлѣ автора, напечатанной истекшей зимой въ „Новомъ Времени".

„Къ сожалѣнію, наши сельскіе хозяева слишкомъ мало интересовались дѣломъ хлѣбной торговли. Поторговаться со скупщикомъ хлѣба за увеличеніе на пятакъ мизерной цѣны, предложенной за пудъ „златоярой" пшеницы,—вотъ и все, что практикуетъ обыкновенно русскій землевладѣлецъ-помѣщикъ и крестьянинъ-земледѣлецъ. А получивъ выторгованную сумму, и тотъ и другой начинаютъ считать убытки и печаловаться на Господа Бога, который не даетъ „справедливой цѣны", забывая пословицу: „Богъ-то Богъ, да не будь и самъ плохъ". Плохота наша сказывается, главнымъ образомъ, и прежде всего, на отсутствіи крѣпкихъ организацій сельскихъ хозяевъ, организацій, которыя отстаивали бы насущные интересы сельскаго хозяйства. Наши сельско-хозяйственныя общества занимаются больше теоретической работой, нежели практической борьбой за лучшее будущее сельскаго хозяйства. Но пока сельскіе хозяева остаются неорганизованными, а сельско-хозяйственныя общества не обращаютъ вниманія на такое дѣло, какъ наша вывозная торговля хлѣбомъ, о защитѣ интересовъ

*) Для того, чтобы во вредъ хозяевамъ, перемѣстить ихъ въ порты, какъ это усматривается изъ первой главы.

русскаго сельскаго хозяйства должны подумать земскіе дѣятели. Земскія учрежденія, представляя именно землю, должны поднять свой голосъ за упорядоченіе хлѣбной торговли, за обузданіе варварскихъ инстинктовъ русскихъ экспортеровъ. Установленіе строжайшей уголовной отвѣтственности за фальсификацію хлѣба — одна изъ мѣръ, немедленное осуществленіе которыхъ настоятельно необходимо. Въ минувшую сессію Г. Думы проведенъ законъ, повысившій наказаніе за конокрадство. Но гг. русскіе экспортеры, занимающіеся умышленнымъ засариваніемъ русскаго хлѣба, наносятъ населенію гораздо больше вреда, чѣмъ конокрады, и церемониться съ ними, значитъ идти къ своей собственной гибели"...

Вдумываясь въ эти проявленія коммерческой жизни, нельзя не прійти къ тому заключенію, что если все это практикуется, то значитъ фальсифицировать вывозимое зерно выгодно для экспортеровъ, и въ этомъ ключъ къ уразумѣнію трудности борьбы. Но на ряду съ этимъ извѣстно, что за границей въ импортныхъ пунктахъ производится очистка привознаго, всего болѣе, конечно, продовольственнаго зерна, откуда бы оно ни приходило. Да оно и естественно, что при современной требовательности человѣчества, размалывать въ муку зерно, когда оно смѣшано съ соромъ, нельзя. Кто бывалъ на современныхъ мельницахъ, тотъ прекрасно знаетъ, что сорное зерно и размалывать нельзя. Поэтому, на всѣхъ мельницахъ, прежде всего, зерно подвергаютъ самой тщательной очисткѣ, промывкѣ, вообще отдѣлкѣ, и кто когда-либо покупалъ на кормъ скоту отруби и отходы съ большихъ мельницъ, тотъ никогда въ нихъ постороннихъ примѣсей не видалъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, если товаръ пріобрѣтался изъ вторыхъ или третьихъ рукъ. Отсюда выводъ, что потребительный рынокъ требуетъ чистое зерно. Чистотою онаго озабочены поставщики Западной Европы: Канада и Соединенные Штаты Сѣверной Америки. А между тѣмъ у насъ даже въ чистый хлѣбъ

подсыпаютъ соръ, и это признается выгоднымъ. Коммерсанты объясняютъ это тѣмъ, что заграничные рынки не расцѣниваютъ тщательность отдѣлки и будто бы предпочитаютъ сорный хлѣбъ, или сбавляютъ цѣну за чрезмѣрную засоренность и ничего не прибавляютъ за хлѣбъ, доставленный болѣе чистымъ, чѣмъ таковой запроданъ. Въ предыдущихъ отзывахъ иностранныхъ импортеровъ мы читаемъ обратное.

Справедливость требуетъ сказать, что искусственное засариваніе не всегда должно быть относимо на злую волю, на плутовскія наклонности экспортера. Нерѣдко подмѣшиванье постороннихъ примѣсей вызывается тою несправедливостью со стороны заграничныхъ экспортеровъ, по которой при доставкѣ товара съ засоренностью выше контракта, онъ обращается въ мѣстный арбитражный судъ, за пониженіемъ покупной цѣны, въ обратномъ случаѣ, когда доставленъ товаръ чище контрактнаго, онъ не повышаетъ цѣну, не бенефицируетъ, какъ бы было справедливо. Вотъ почему часто экспортеры вынуждены прибѣгать къ такъ называемой нивеллировкѣ зерна, т. е. чистое зерно засаривать, до контрактнаго размѣра, ибо при такихъ обстоятельствахъ соръ идетъ въ заранѣе условленную цѣну зерна и составляетъ барышъ экспортера. Вѣдь въ самомъ дѣлѣ, зачѣмъ же отдавать хлѣбъ лучшаго качества, если это не расцѣнивается? Конечно, виноваты въ этомъ сами экспортеры, плутовствомъ отучившіе въ семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія импортеровъ отъ честныхъ поставокъ по контракту. Поэтому-то, за границей нѣтъ расцѣнки русскому зерну; его, какъ мы видѣли изъ выше приведенныхъ отзывовъ, расцѣниваютъ при совершеніи сдѣлки всегда съ разсчетомъ на наибольшую засоренность, изъ которой, какъ мы видимъ выше, крупные мукомолы умѣютъ и могутъ извлекать выгоду, недоступную мелкимъ. Вотъ это-то несправедливое отношеніе и создаетъ необходимость нивеллировки чистаго зерна примѣсями.

Пресловутые нормальные контракты, нормирующіе засоренность ячменя 6-ю процентами, не улучшаютъ дѣло, а лишь отдаляютъ приближеніе улучшенія по простой причинѣ, что теперь какой бы идеальной чистоты зерно ни отправить, за него импортеры уплачиваютъ какъ за товаръ съ нормальной шестипроцентной засоренностью; поэтому, ячмень теперь всегда будетъ поступать не чище, какъ въ 5,5% сора. И правильно, но убыточно, какъ мы позже увидимъ, для производителей, и, кромѣ того, облегчаетъ конкуренцію нашимъ соперникамъ—американцамъ, торгующимъ чистымъ зерномъ. Нужно во что бы то ни стало добиваться нормальнаго контракта на абсолютно чистое зерно съ процентнымъ съ цѣны пониженіемъ за засоренность. Нужно, однако, сказать, что, какъ ни желательно добиться такого условія, получить на него согласіе со стороны импортеровъ мало вѣроятно, по той простой причинѣ, что мы не можемъ выставить чистаго зерна; мы не имѣемъ на то средствъ, которыми располагаетъ Америка съ ея сѣтью элеваторовъ, оборудованныхъ для идеальной очистки зерна. Вслѣдствіе чего въ порты поступаетъ и изъ нихъ уходитъ только зерно, хорошо очищенное внутри страны, правильно отсортированное и приготовленное соотвѣтственно требованію Европейскаго рынка. А мы какъ можемъ всего этого достигнуть при заваливаніи портовъ самымъ пестрымъ товаромъ, подвозимымъ по вагончику съ разныхъ концовъ русской земли, да еще при невозможности очистки вслѣдствіе тѣсноты обусловленной переполненіемъ портовъ?

Нынѣ же, когда русскій хлѣбъ всегда трактуется какъ засоренный, по свидѣтельству того же г. Властелицы, происходятъ такія безобразныя явленія, „*возможныя только вслѣдствіе отсутствія на заграничныхъ биржахъ организованнаго представительства русскихъ интересовъ въ заграничныхъ арбитражныхъ комиссіяхъ, отсутствіемъ этимъ злоупотребляющихъ.* Каждое паденіе цѣнъ влечетъ за собой рядъ арбитражей, *заявляемыхъ не-*

рѣдко даже до прибытія груза,—про запасъ. Уже одинъ пріемъ этотъ, что покупатель вноситъ заблаговременно пошлины за арбитражъ, свидѣтельствуетъ о его увѣренности въ непремѣнномъ рѣшеніи въ его пользу пристрастнаго и несправедливаго арбитражнаго суда. Изъ этого видно, что если наши экспортеры грѣшатъ, то и покупатели ихъ, заграничные импортеры,—тоже не ангелы и тоже грѣшатъ подчасъ не хуже нашихъ, а отдувается за все сел. хозяинъ. На этомъ послѣднемъ лежитъ вина въ невнимательномъ отношеніи къ дезорганизаціи нашей хлѣбной торговли, объ упорядоченіи коей ни сел.-хоз. общества, ни земскія учрежденія не хлопочатъ, тогда какъ только упорядоченіемъ хлѣбной торговли у себя дома и можно упорядочить отношеніе къ русскимъ экспортерамъ заграничныхъ покупателей. Америка отъ всего этого застраховала себя сертификатами элеваторныхъ хлѣбныхъ инспекторовъ, оспариваніе коихъ не признаетъ ни она, ни представители ея на Европейскихъ биржахъ, которыхъ мы не имѣемъ, несмотря на то, что вывозимъ хлѣба больше.

Не этимъ только ограничиваются притязанія и притѣсненія нашей торговли со стороны З. Европейскихъ импортеровъ вслѣдствіе нашей беззащитности. Въ Декабрѣ 1908 года южными портовыми биржами были командированы делегаты на конференцію союза хлѣботорговцевъ Гамбургской биржи для урегулированія недоразумѣній, возникшихъ по поводу неправильностей, происходившихъ при анализѣ нашего ячменя въ Гамбургѣ. Какъ въ Гамбургѣ, такъ и въ Берлинѣ и другихъ рынкахъ, делегаты имѣли возможность воочію убѣдиться въ цѣломъ рядѣ несправедливостей и неправильностей со стороны мѣстныхъ коммерческихъ организацій въ отношеніи именно русскаго хлѣба. Не перечисляя всѣхъ детальныхъ подробностей, чтобы не заходить слишкомъ далеко, скажу только, что делегатамъ удалось установить и даже убѣдить нѣмцевъ, что вся система взятія пробъ съ груза у нихъ невѣрна, ошибочна и одностороння, ибо всегда

невыгодна для продавца. Осмотрѣнные ими анализы, производимые въ аналитическомъ музеѣ, не только несправедливы, но и неправильны въ основѣ, ибо возводятся профессоромъ на научную высоту и совершенство, недосягаемыя въ практической жизни, отчего заключенія для арбитражныхъ судовъ представляются анализаторами сознательно невѣрныя, съ предумышленнымъ отнесеніемъ, напримѣръ, примѣси овса къ роду дикихъ овсовъ, поэтому признаваемыхъ не хлѣбной примѣсью, а соромъ. Неправильности анализовъ въ Ротердамѣ оказались еще болѣе вопіющими, вслѣдствіе чего наши делегаты заявили, что если ихъ требованія касательно постановки анализнаго и арбитражнаго дѣла не будутъ уважены, то русскіе продавцы перестанутъ признавать Ротердамскій арбитражъ и перенесутъ его въ Берлинъ, гдѣ анализъ и арбитражъ поставлены раціональнѣе и честнѣе.

Подробный отчетъ о поѣздкѣ представили делегаты своимъ довѣрителямъ, при чемъ Николаевскіе делегаты закончили свой отчетъ словами: *„мы на мѣстѣ вполнѣ уяснили себѣ то незавидное положеніе, въ какомъ находится наше дѣло за границей. Личныя впечатлѣнія убѣдили насъ въ томъ, что оно страдаетъ неисчислимыми дефектами, очень невыгодно отражающимися на интересахъ русскихъ экспортеровъ“*.

И все это, конечно, потому, что въ нашемъ внутреннемъ хлѣботорговомъ обиходѣ мы торгуемъ плохимъ товаромъ. Оперируй мы внутри страны только хорошимъ товаромъ, мы и для вывоза не имѣли бы другого. Тяжело экспортерамъ, а еще тяжелѣе русскому производителю. А кто же въ сущности больше всего виноватъ во всѣхъ этихъ злоключеніяхъ и злоупотребленіяхъ, какъ не тѣ же экспортеры. *Кто же, какъ не они изгадили, опозорили, извратили прежнюю старую, порядочную хлѣбную торговлю, повсемѣстно пользовавшуюся довѣріемъ „на слово“, какъ выразился англичанинъ въ Гуллѣ.* Погубили хозяевъ, а теперь плачутся на заграничные порядки, ими же самими вызван-

ные, правда, не безъ содѣйствія правительства. Да, именно не безъ содѣйствія правительства, двадцать пять лѣтъ подъ разными предлогами, разнородными изворотами уклоняющееся осуществить ту единственную, могучую и дѣйствительную мѣру, посредствомъ которой с.-американская хлѣбная торговля достигла своего блестящаго, независимаго положенія на рынкахъ З. Европы, отнятіемъ возможности у торговцевъ всѣхъ рынковъ злоупотреблять, изъятіемъ изъ ихъ рукъ хлѣба, помѣщеніемъ его въ публичные склады-элеваторы съ правительственной хлѣбной инспекціей.

Вдумываясь во всѣ дѣянія нашихъ экспортеровъ, нельзя не признавать ихъ въ общемъ чѣмъ-то очень темнымъ, при чемъ ясно только то, что между производителемъ хлѣба, озабоченнымъ очисткой зерна, и заграничными мельниками, озабоченными тѣмъ же, стоятъ полчища всякихъ мѣстныхъ и экспортныхъ посредниковъ, которые какими-то комбинаціями извлекаютъ выгоду отъ засоренія хлѣба; при покупкѣ же таковаго отъ производителя, требующіе его тщательной очистки. Вѣдь не нелѣпость ли? производитель тратитъ труды, слѣдовательно, деньги на очистку зерна, тоже дѣлаетъ и мельникъ, а на пространствѣ между тѣмъ и другимъ купецъ тоже тратитъ деньги на пріобрѣтеніе сора, его подвозъ, его смѣшиваніе съ чистымъ зерномъ. Это вѣдь какой-то изумительный абсурдъ. А пока для насъ ясно, что всѣ расходы на это должны ложиться или на потребителя зерна, превращеннаго въ муку, или же на производителя зерна. Мельникъ платитъ за покупаемый хлѣбъ цѣну по количеству зерна, въ немъ содержащагося, минусъ расходъ на отдѣленіе сора. При чемъ цѣна неочищеннаго отъ сора зерна опредѣляется цѣною, которую онъ уплачиваетъ за однокачественное зерно, очищенное отъ сора, привезенное не изъ Россіи, а изъ С. Штатовъ, Данцига, или Канады. Отсюда вытекаетъ, что всѣ манипуляціи засариванія оплачиваетъ не потребитель, а тотъ производитель, надъ чистымъ зерномъ котораго произведены и деньгами оплачены всяческія оскверненія.

Какъ бы ни увѣряли насъ экспортеры, что хозяева отъ этого не терпятъ, что за границей предпочитаютъ покупать засоренный хлѣбъ, что поэтому они его и засоряютъ (между тѣмъ отъ хозяевъ требуютъ чистаго), и если не будутъ засорять, то цѣна не только не поднимется, но даже упадетъ..., но подобными увѣреніями удовлетвориться нельзя. Они правильно говорятъ, что заграничные импортеры, покупая, напримѣръ, пшеницу, всегда имѣютъ въ виду 6%-ю засоренность, а если получаютъ зерно съ большей засоренностью, то понижаютъ цѣну, при меньшей же не платятъ дороже. Поэтому экспортеры утверждаютъ, что, покупая пшеницу чистую, будто бы уплачиваютъ производителю всю почти цѣну, по какой они сами продали; свой же барышъ получаютъ съ прибавки 6% сора, за что заграничный импортеръ не сбавляетъ цѣны. Если бы онъ прибавлялъ цѣну за болѣе чистую, тогда бы не было цѣли и выгоды подмѣшивать. Можетъ быть, это объясненіе и вѣрно, но чѣмъ же объяснить вывозъ зерна, засореннаго свыше 6%? Такъ или иначе, но заграничный импортеръ все же цѣну, очевидно, назначаетъ съ нѣкоторымъ пониженіемъ, хотя бы въ виду невѣроятности получить чистую пшеницу,—за рискъ, и поэтому нашъ хлѣбъ всегда разцѣнивается дешевле, что, впрочемъ, какъ мы видимъ, говорятъ и импортеры.

Для того, чтобы уразумѣть смыслъ фальсификацій, нужно, чтобы фальсификаторы сами открыли тайникъ своихъ комбинацій, но этого, конечно, не добиться. Между разными объясненіями мнѣ довелось слышать и слѣдующее: продавецъ изъ русскаго порта посылаетъ хлѣбъ заграничному купцу съ соблюденіемъ всѣхъ условій контракта, но по прибытіи груза цѣна понизилась; тогда покупатель обращается къ арбитражному суду, т. е. къ своимъ людямъ, съ жалобой на превышеніе договоренной засоренности. Судъ удовлетворяетъ жалобщиковъ, и слѣдуетъ пониженіе цѣны. Русскій продавецъ, въ виду пониженія цѣнъ, этому

подчиняется, потому что продать болѣе выгодно невозможно, но за то при слѣдующей продажѣ, когда цѣны имѣютъ повышательную тенденцію, онъ нарушаетъ договоръ подбавкою сора. На этотъ разъ заграничный купецъ, по той же причинѣ повышенія цѣнъ, не бракуетъ товаръ и къ суду не обращается, такъ какъ продавецъ изъ Россіи, всучившій соръ за цѣну хлѣба, можетъ въ случаѣ отказа продать партію другому лицу съ выгодою для себя. Опытные люди утверждаютъ, что погрузка за границу болѣе чистаго хлѣба, дурной показатель предусматриваемаго пониженія цѣнъ, и обратно, если болѣе засоряютъ хлѣбъ при погрузкѣ, значитъ, слѣдуетъ ожидать повышенія цѣнъ. По этой своеобразной теоріи и купеческой этикѣ засореніе не есть признакъ безчестныхъ наклонностей продавца, а только результатъ прекраснаго знанія западнаго купеческаго міра и торговыхъ конъюнктуръ, обусловливающаго большую прозорливость фальсификатора.

Еще въ 1894 году М-во Финансовъ, отыскивая повадки и пріемы злоупотребленій въ портовой хлѣбной торговлѣ, совершенно правильно въ своемъ изданіи „Результаты изслѣдованія засоренности хлѣбовъ“ утверждало, что это засореніе не столько вредитъ хлѣбу, сколько достоинству нашей торговли, внося въ нее неопредѣленность, темноту, разложеніе и подрывъ довѣрія къ Россіи.

Разсуждая далѣе о разнообразныхъ злоупотребленіяхъ, оно отправляется съ начальнаго момента, когда внутренній торговецъ, или сельскій хозяинъ, отправляетъ въ портъ свой хлѣбъ на комиссію. Тутъ наиболѣе простой, обычный пріемъ комиссіонера отсыпъ чистаго зерна и замѣна его соромъ, затѣмъ продажа засореннаго по пониженной засореніемъ цѣнѣ, и позже отсылка препоручителю счета покупщика въ видѣ оправдательнаго документа. Не угодно ли изобличить такое мошенничество?

Во второй стадіи при отправкѣ хлѣба за границу, плутовство экспортера направлено уже противъ заграничнаго импортера. За-

продавъ хлѣбъ по пробѣ или образцу, отправляется хлѣбъ съ большей засоренностью и зерномъ худшаго качества съ разсчетомъ, что скидка съ цѣны все-таки оставитъ ему нѣкоторую выгоду отъ продажи, вмѣсто зерна, нѣкотораго количества сора. Конечно, импортеръ могъ бы оградить себя, покупая товаръ только у солидныхъ добропорядочныхъ фирмъ; но какъ для части русскихъ экспортеровъ при недобросовѣстности допустимо отступать отъ образцовъ, также точно не мало и импортеровъ, которымъ выгодно предпочитать сдѣлки этого рода. Объяснять это можно такъ. Добросовѣстная фирма продаетъ, напримѣръ, по образцу товаръ по рублю за пудъ. Портовый же продавецъ новаго типа предлагаетъ такое же зерно положимъ по 90 к.; импортеръ-покупатель по опыту знаетъ, что послѣдній навѣрное пришлетъ ему товаръ худшаго качества, чѣмъ первый; но у него есть надежда, что разница въ цѣнѣ все-таки превыситъ дѣйствительную разницу въ качествѣ, и такимъ образомъ арбитражемъ или мировымъ соглашеніемъ товаръ достанется ему все же дешевле. Является новый способъ заработка, происходящій отъ трудности точно опредѣлить и оцѣнить процентъ отступленія партіи отъ образца, и эта своеобразная прибыль, чисто лотерейная, поворачивается то въ сторону иностраннаго импортера, то русскаго экспортера. Развивается новая игра на примѣси; спекуляція, открывая въ русскомъ сорномъ хлѣбѣ благодарный для себя матеріалъ, дѣлается одинаково привлекательной, какъ для части русскихъ экспортеровъ, такъ и для части иностранныхъ покупателей. Кромѣ того, за границей предпочитаютъ покупать русскій засоренный, но дешевый хлѣбъ, зная заранѣе, что, произведя надъ нимъ нужныя манипуляціи по очисткѣ и сортировкѣ, импортеры получатъ хорошій товаръ, но по цѣнѣ болѣе дешевой, чѣмъ при покупкѣ чистаго. Вотъ эта-то солидарность интересовъ русскихъ и иностранныхъ спекулянтовъ при торговлѣ сорнымъ товаромъ и вытѣснила и нынѣ вытѣсняетъ солидныя экспортныя фирмы и вліяетъ

на весь строй нашей хлѣбной торговли. Въ результатѣ Россія, вывозящая на міровой рынокъ чуть ли не половину всего мірового снабженія, не занимаетъ того господствующаго положенія на рынкѣ, которое ей подобало бы по размѣрамъ ея вывоза, исключительно высокимъ природнымъ качествамъ ея зерна, часто идущаго на сдабриваніе американскихъ, австралійскихъ и другихъ хлѣбовъ. А при всемъ томъ, достаточно бѣглаго взгляда на бюллетени заграничныхъ рынковъ, чтобы убѣдиться въ томъ, что наши хлѣба расцѣниваются дешевле, и не Россія диктуетъ цѣны, а намъ ихъ диктуютъ потребительные рынки Западной Европы. Позволяю себѣ думать, что причиной тому наше неумѣнье, вѣрнѣе, наше нежеланіе поставить торговлю на правильные устои, стоя на которыхъ, съ сознаніемъ своего положенія и превосходства своего товара, самимъ, подобно Соединеннымъ Штатамъ, ставить цѣну, а не довольствоваться тѣми подачками, которыя намъ бросаютъ за лучшее и высокопитательное русское зерно.

Въ матеріалахъ, разработанныхъ Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ для предстоящаго пересмотра желѣзнодорожнаго тарифа, на стр. 447 до 451 приводятся помѣсячныя цѣны на хлѣбъ за года 1904 — 1909 въ различныхъ нашихъ портахъ, вывозныхъ пунктахъ сухопутной западной границы, въ важнѣйшихъ портахъ Западной Европы и въ Нью-Іоркѣ. Къ сожалѣнію, свѣдѣнія относительно послѣдняго порта приводятся только касательно пшеницы. О всѣхъ другихъ хлѣбахъ однородныя свѣдѣнія даются только для Западной Европы; а было бы чрезвычайно интересно и полезно сопоставить именно съ Соединенными Штатами цѣны на всѣ другіе хлѣба. Изъ одного и того же прейсъ-куранта предстояло бы брать цѣны не на одинъ хлѣбъ, а на всѣ. Противопоставимъ Нью-Іорку нашъ самый большой по вывозу портъ—Одессу, уплачивающій до Лондона или Ливерпуля почти одинаковый фрахтъ.

Мѣсяцы.	1909 годъ. Среднія мѣсячныя цѣны на пудъ пшеницы въ копейкахъ: Одесса.	Нью-Іоркъ.	+ Сравнительно съ Одессой.
Январь . . .	120	131	11
Февраль . . .	127	147	20
Мартъ	128	150	32
Апрѣль . . .	137	167	30
Май	135	170	35
Іюнь	141	141	0
Іюль	120	136	16
Августъ . . .	117	130	13
Сентябрь . . .	117	130	13
Средняя за 9 мѣсяцевъ .	125,5	144,7	+19,2

Таковъ результатъ начала нашей хлѣбной кампаніи 1909 г. за первые два мѣсяца послѣ сбора хорошаго урожая 1909 года. Къ сожалѣнію, я не обладаю позднѣйшими свѣдѣніями, но за то тѣ же матеріалы даютъ свѣдѣнія о пяти предшествующихъ годахъ.

Во избѣжаніе большого количества таблицъ и цифръ, привожу только среднія годовыя, выведенныя изъ мѣсячныхъ цѣнъ.

Годы.	Цѣны въ копейкахъ. Въ Одессѣ.	Въ Нью-Іоркѣ.	Въ пользу Нью-Іорка.
1904 . . .	91	141,5	+50,5
1905 . . .	93	129,5	+36,5
1906 . . .	86	109	+23
1907 . . .	106	123	+17
1908 . . .	121	132,5	+11,5
9 мѣсяц. 1909 . . .	125,5	144,7	+19,2

Составимъ другую таблицу и возьмемъ за тѣ же годы среднія цифры нашихъ 9 главнѣйшихъ портовъ: С.-Петербурга, Ре-

веля, Риги, Либавы, Николаева, Одессы, Таганрога, Ростова н/Д. и Новороссійска.

Годы.	Цѣны въ копейкахъ. Средняя для 9 портовъ.	Нью-Іоркъ.	Разница въ пользу Нью-Іорка.
1904 . . .	92	141,5	+49,5
1905 . . .	94	129,5	+35,5
1906 . . .	90	109	+19,0
1907 . . .	110,3	123	+12,7
1908 . . .	125,0	132,5	+ 7,0
1909 . . .	125,5	144,7	+19,2

Сдѣлаемъ, на основаніи тѣхъ же матеріаловъ, еще небезпоказательныя сопоставленія среднихъ помѣсячныхъ цѣнъ за годъ на пшеницу и фрахты.

Годы.	Годовыя средн. цѣны въ Одессѣ.	Годовые средн фрахты отъ Одес. до Лондона.	Сумма среднихъ цѣнъ и фрахтовъ.	Средняя годовая цѣна русской озимой и гирки въ Лондонѣ.	Разница между двумя послѣдними цифрами.
1904	91 к.	6,10 к.	97,10 к.	110 к.	12,90 к.
1905	93 „	6,63 „	99,65 „	115 „	15,37 „
1906	86 „	6,92 „	92,92 „	107 „	14,08 „
1907	106 „	6,64 „	112,64 „	125 „	12,36 „
1908	121 „	5,20 „	126,20 „	141 „	14,80 „
1909	127 „	5,57 „	132,57 „	142 „	9,43 „

Послѣдняя графа представляетъ собой валовую попудную прибыль экспортера; но изъ нея подлежатъ исключенію расходы по веденію торговаго дѣла, кромѣ того портовые расходы, такъ же какъ еще и другіе, о которыхъ будемъ говорить дальше въ главѣ V и которые въ Одессѣ достигаютъ едва ли не 7 копѣекъ на пудъ, слѣдовательно чистая прибыль останется не велика.

Если мы возьмемъ среднюю цѣну американской пшеницы въ Нью-Іоркѣ и сопоставимъ ее съ средней цѣной русской пшеницы въ Лондонѣ, то увидимъ, что цѣна нашей на потребитель-

номъ рынкѣ—Лондонѣ—ниже цѣны пшеницы въ Нью-Іоркѣ, которой еще предстоитъ оплатить фрахтъ до Лондона.

Годы.	Средняя цѣна русской пшеницы въ Лондонѣ.	Средняя цѣна пшеницы въ Нью-Іоркѣ.	Предположенный одинаков. съ Одес. фрахтъ отъ Нью-Іорка до Лондона.
1904	110 к.	141,5 к.	6,10 к.
1905	115 „	139,5 „	6,63 „
1906	107 „	109 „	6,92 „
1907	125 „	123 „	6,62 „
1908	141 „	132,5 „	5,20 „
1909	142 „	144,7 „	5,57 „

Эта разница цѣнъ не можетъ не возвращать мысль къ тому же роковому вопросу объ удобствѣ, даже преимуществахъ и выгодахъ экспортировать и торговать засореннымъ, при томъ не однороднымъ и не односортнымъ зерномъ въ одной партіи.

Чтобы сколько-нибудь приблизиться къ разгадкѣ, нужно еще нѣсколько ознакомиться съ самымъ процессомъ торговли за границей.

Обычно хлѣбъ за границей импортируется не мельниками; подобно тому, какъ у насъ онъ вывозится за границу не хозяевами, а экспортерами, такъ и тамъ часто первые покупщики его портовые импортеры. Купивъ хлѣбъ, они, подобно всѣмъ торговцамъ, нынѣ повсемѣсто работающимъ на банковскія деньги, спѣшатъ скорѣе продать оный мельникамъ, дѣлая это почти одновременно, а иногда впередъ, на срокъ.

Покупая хлѣбъ изъ Соединенныхъ Штатовъ, они прекрасно знаютъ, какой они товаръ получатъ: сертификатъ элеватора, выданный хлѣбнымъ инспекторомъ, въ томъ порука. Поэтому, какъ импортеръ, такъ и мельникъ твердо опредѣленно знаютъ, что они купили. Совершенно иначе обстоитъ дѣло съ русскимъ хлѣбомъ, какъ о семъ свидѣтельствуютъ заграничные покупатели. Ни кон-

трактъ, ни образецъ не гарантируютъ имъ ничего; поэтому, при отсутствіи увѣренности и при всегдашнемъ наличіи риска, они недодаютъ цѣну, покрывая этою недодачею элементъ риска. Засоренность не отталкиваетъ ихъ отъ покупки, а скорѣе побуждаетъ къ оной, какъ къ куплѣ, особенно выгодной. Для каждаго понятно, что импортеръ или мельникъ не настолько наивны, чтобы за засоренный хлѣбъ платить столько же, сколько за чистый. За засоренный, или требующій разсортировки, хлѣбъ уплачивается столько, чтобы, по сравненію съ чистымъ, образовалась такая разница въ цѣнѣ, которая покрывала бы расходы по очисткѣ, послѣ чего очищенное зерно получилось бы за цѣну болѣе низкую, чѣмъ существуетъ за равнокачественное чистое зерно. Эта разница, вмѣстѣ съ разными отходами при очисткѣ, продаваемыми на кормъ животнымъ, составляетъ прибыль, которая не получается при оперированіи съ чистымъ зерномъ, торговля которымъ не дастъ того профита, который даетъ покупка засореннаго. Это послѣднее еще при покупкѣ разцѣнивается не пропорціонально засоренности, а на глазъ, при чемъ сей послѣдній, если и ошибается, то всегда, конечно, въ пользу покупателя, а не продавца, сидящаго за моремъ вдали отъ товара. Если импортеръ не довѣряетъ своему глазомѣру или знаетъ его склонность сильно ошибаться въ пользу носителя глаза, то онъ обращается къ арбитражному суду, покрывающему своимъ авторитетомъ нѣсколько несдержанный аппетитъ своего соотечественника импортера.

Мы не можемъ иллюстрировать всего этого примѣрами изъ заграничной жизни, но приведемъ почти до тождества аналогичный примѣръ, записанный изъ либавской портовой жизни знатокомъ хлѣботорговаго дѣла М. П. Ѳедоровымъ, изслѣдовавшимъ хлѣбную торговлю въ главнѣйшихъ русскихъ портахъ и въ Кенигсбергѣ. Предоставимъ сообщеніе самому автору.

„Качественный уровень закупаемаго хлѣба нисколько не стѣсняетъ скупщиковъ, которые берутъ все: и сырой хлѣбъ, и

порченый, и даже отходъ при очисткѣ зерна. Чтобы понять, какимъ образомъ либавскій торговецъ можетъ съ выгодой покупать всякую дрянь, мы опрашивали наиболѣе компетентныхъ лицъ и получили довольно удовлетворительныя разъясненія. Намъ растолковали, что порченый или сырой хлѣбъ для экспортера не только не убыточенъ, но, наоборотъ, приноситъ еще лишнюю выгоду".

„Нижеслѣдующій разсчетъ, сдѣланный намъ однимъ очень компетентнымъ торговцемъ въ Либавѣ, выясняетъ это совершенно наглядно".

„Цѣна 75 коп. за пудъ ржи, установленная для нормальной натуры въ 120 голландскихъ фунтовъ, понижается на $^1/_2$ копейки на каждый фунтъ, недостающій противъ нормальной натуры. Эта полукопеечная скидка съ каждаго фунта идетъ до 115 фунтовъ; если же натура окажется еще ниже 115 фунтовъ, то на каждый недостающій фунтъ уже скидывается съ цѣны по копейкѣ".

„Такимъ образомъ, если рожь сырая и даетъ натуру въ 112 ф., какъ это случалось съ прошлогоднею рожью на Сызранской дорогѣ, то вмѣсто 75 коп., продавецъ получитъ всего $69^1/_2$ коп.; экспортеръ просушиваетъ и очищаетъ купленную рожь, при чемъ въ самомъ худшемъ случаѣ потеря въ вѣсѣ отъ усышки и отхода достигаетъ не болѣе 20 пудовъ на вагонъ, т.-е. покупатель потеряетъ $20 \times 69^1/_2$ или 13 р. 90 к., уплаченныхъ имъ продавцу; но при этомъ натура ржи можетъ быть доведена до 118 фунтовъ и цѣна на нее подымается на $4^1/_2$ коп. (3 копейки до 115 ф. и $1^1/_2$ коп. отъ 115 до 118 фунтовъ), что на общее число оставшихся 584 пудовъ (610 минусъ 6 пудовъ мѣшковъ и минусъ 20 пудовъ отхода) дастъ 26 р. 28 к. на вагонъ. Самая работа по очисткѣ и просушкѣ обходится отъ 1 до $1^1/_2$ коп. на пудъ, такъ что барышъ покупателя составитъ: 36 р. 28 к. (13 р. 90 к. : 6 р. 04 к.) = 6 р. 34 к. съ

вагона, а при болѣе дорогой работѣ — на 3 р. 02 к. меньше. При этомъ покупателю остается еще отходъ, идущій на кормъ скоту и имѣющій извѣстную цѣнность".

„Къ этому нужно прибавить, что работа по просушкѣ можетъ быть значительно дешевле при устройствѣ механическихъ амбаровъ. Такихъ амбаровъ-элеваторовъ въ настоящее время въ Либавѣ имѣется только два: одинъ у экспортера Ростовскаго, а другой при мельницѣ Беренда. Въ такихъ амбарахъ-элеваторахъ стоимость очистки и просушки хлѣба, вмѣстѣ съ размѣщеніемъ его въ амбарѣ, обходится въ 60 к. на вагонъ, такъ что въ вышеприведенномъ примѣрѣ барышъ экспортера, имѣющаго элеваторъ, дойдетъ до 12 р. на вагонъ, помимо общей выгоды отъ операціи".

„Приведенный разсчетъ уясняетъ до нѣкоторой степени то равнодушіе, а по временамъ даже и враждебность, съ которыми наше портовое купечество встрѣчаетъ всякую попытку къ улучшенію обработки нашего зерна путемъ устройства элеваторовъ. Изъ разговоровъ съ экспортерами Либавы намъ пришлось убѣдиться, что портовые торговцы очень хорошо понимаютъ выгодность механическихъ приспособленій для перегрузки и очистки зерна, настолько хорошо, что наиболѣе дальновидные изъ нихъ сами устраиваютъ элеваторы; но публичные элеваторы, доступные для всѣхъ, равно какъ и инспекція, къ которой можетъ прибѣгнуть всякій желающій, имъ вовсе не по вкусу".

„Несимпатичны имъ также и элеваторы внутри страны, которые дадутъ возможность присылать въ портъ уже очищенный хлѣбъ съ вполнѣ опредѣленными качествами".

„На одной изъ бесѣдъ съ представителями экспортной торговли въ Либавѣ мы предложили вопросъ, почему заинтересованные въ улучшеніи нашего хлѣбнаго отпуска порты являются въ дѣлѣ элеваторовъ наиболѣе консервативными, и получили очень опредѣленный отвѣтъ, что съ устройствомъ послѣднихъ, особенно

внутри страны, экспортеръ перестанетъ быть купцомъ и превратится въ простого экспедитора. Теперь, прибавилъ отвѣтившій намъ торговецъ, мы приготовляемъ партіи, обработываемъ ихъ; при этомъ и барыша больше; тогда же мы будемъ только повѣренными по продажѣ, а тутъ много не выручишь".

Согласно даннымъ анкеты 1892 г., есть еще и другія условія, способствующія пониженію цѣнъ на наши хлѣба, особливо на пшеницу. Это граничащее съ невозможностью составленіе большихъ однородныхъ, односортныхъ, однокачественныхъ партій зерна, вслѣдствіе чего при экспортѣ приходится дѣлать смѣси, вовсе не всегда соотвѣтствующія требованіямъ потребительнаго рынка, мельниковъ и пекарей.

Начнемъ съ простѣйшихъ требованій мельниковъ, выдѣлывающихъ муку на мельницахъ; для этого прежде всего нужна ровность, равнообъемность зерна. Смѣсь крупныхъ зеренъ съ мелкими, твердыхъ съ мягкими, требуетъ непремѣнно расхода мельника для раздѣленія зеренъ на сорта, чтобы дѣлать переработку каждаго сорта отдѣльно, при разныхъ сближеніяхъ вальцовъ. А именно этимъ качествомъ наши пшеницы не обладаютъ и при образованіи партій обладать не могутъ по причинамъ, о коихъ мы скажемъ ниже, какъ бы сельскіе хозяева ни старались выполнить это справедливое требованіе.

Извѣстно, что пшеничная мука вырабатывается непремѣнно изъ смѣси разныхъ сортовъ озимыхъ и яровыхъ, мягкихъ и твердыхъ, и непремѣнно въ извѣстныхъ, практикою выработанныхъ, сочетаніяхъ, при нарушеніи которыхъ можетъ быть изготовлена прекрасная по качеству мука, которая, однако, совсѣмъ не удовлетворитъ пекаря. Напримѣръ, есть сорта пшеницы, мука изъ коихъ прекрасно бродитъ въ тѣстѣ, даетъ хорошій подъемъ онаго, но не даетъ корки для выпеканія. Одни даютъ рыхлый хлѣбъ, другіе—плотный и т. д. Поэтому всякая случайная смѣсь разнородныхъ зеренъ составляетъ весьма большой дефектъ продавае-

маго зерна. Но въ этомъ отношеніи отвѣтственность не на однихъ только экспортерахъ, а часто и на хозяевахъ, воздѣлывающихъ смѣси разныхъ пшеницъ, какъ читатели могли замѣтить, что въ классификаціи пшеницъ въ Штатѣ Минесота, отнесеніе къ тому или другому классу сѣверной яровой ставится въ зависимость отъ размѣровъ примѣси твердой и при томъ опредѣленнаго сорта. Поэтому на выведеніе и разведеніе чистыхъ устойчивыхъ сортовъ пшеницы и другихъ хлѣбовъ за послѣдніе годы обращено особливое вниманіе Министерства Земледѣлія Соединенныхъ Штатовъ. Пестрота сортовъ, которою страдаютъ Соединенные Штаты, есть и у насъ въ неменьшей степени; въ Соединенныхъ Штатахъ надъ ея устраненіемъ работаютъ 60 опытныхъ и селекціонныхъ станцій и, нужно сказать, съ большимъ успѣхомъ. Кромѣ того, каждое лѣто не мало американцевъ разъѣзжаютъ и по Россіи, отыскивая разные неизвѣстные имъ сорта сельско-хозяйственныхъ растеній; дѣлаютъ въ этой области открытія.

Районной односортности, удобной для торговли, они стремятся достигнуть самымъ простымъ, вѣрнымъ и безошибочнымъ способомъ: научными опытными изслѣдованіями опредѣляютъ тотъ сортъ хлѣба, который въ каждомъ данномъ районѣ даетъ самые высшіе урожаи наиболѣе высококачественнаго, а потому и наиболѣе цѣннаго зерна. Выясненіе и опредѣленіе такого сорта, знаніе онаго и возможность производства его въ хозяйствѣ, это, конечно, императивъ для хозяевъ, исключающій возможность сѣять и разводить другіе сорта. Основная цѣль этихъ селекціонныхъ учрежденій—урегулированіе урожаевъ и устраненіе сильныхъ колебаній ихъ въ неблагопріятные и даже въ неурожайные годы посредствомъ введенія въ культуру лучшихъ изъ устойчивыхъ и непритязательныхъ константныхъ расъ при единовременномъ улучшеніи качествъ зерна. Нагляднымъ примѣромъ того, какихъ результатовъ можно достигать научно-опытнымъ селекціоннымъ методомъ, могутъ служить тѣ удивительные по объему и вкусу фрукты, которые

выведены изъ гибридовъ и которые вытѣсняютъ изъ торговли примитивныя произведенія плодоводства. Такой же результатъ въ недалекомъ будущемъ получится съ зерномъ, и это тѣмъ вѣроятнѣе, что новѣйшія дорого стоющія системы научно-интенсивнаго хозяйства, по своей дороговизнѣ, исключаютъ выгодность производства невысококачественнаго зерна. Такимъ образомъ съ одной стороны интенсификація сельскаго хозяйства, а съ другой повышающаяся требовательность потребителей и международная торговая конкуренція приводятъ къ тому же, къ необходимости подъема качества сельско-хозяйственныхъ произведеній, чтобы имѣть на нихъ міровой спросъ и хорошую цѣну. Многое уже сдѣлано въ этомъ направленіи въ Западной Европѣ и Соединенныхъ Штатахъ. Особое общее вниманіе привлекаетъ къ себѣ дѣятельность знаменитой Свалефской селекціонной станціи въ Швеціи, своими пятнадцатилѣтними селекціонными работами достигшей блестящихъ результатовъ по опредѣленію наиболѣе выгодныхъ урожайныхъ высококачественныхъ сортовъ изъ числа мѣстныхъ, а также введенныхъ въ культуру изъ другихъ странъ.

Очевидно, что на очередь стало улучшеніе качества зерна, подобно тому, какъ это до сихъ поръ дѣлалось въ отношеніи сельско-хозяйственныхъ животныхъ. Соперничество въ С. Штатахъ выступаетъ на этотъ путь. Нельзя поэтому не привѣтствовать починъ созданія этого дѣла у насъ въ Россіи Главнымъ Управленіемъ Землеустройства и Земледѣлія; при этомъ нельзя, однако, не пожелать, чтобы оно шло въ этомъ направленіи шире, настойчивѣе и энергичнѣе, покидая нашу медлительность, и это тѣмъ необходимѣе, что наша бѣда въ томъ, что, какъ въ чисто техническомъ, такъ и въ хлѣботорговомъ отношеніяхъ, наше сельское хозяйство сильно отстало за истекшіе 50 лѣтъ, въ теченіе коихъ потрачены большіе запасы правительственной и общественной энергіи, мыслей и денегъ на разныя реформы и перестройки управительнаго и самоуправительнаго характера,

на насажденіе фабричной промышленности: не коснулись только сельскаго хозяйства, поэтому нынѣ приходится именно въ этой дѣловой области дѣлать чрезвычайныя напряженія. Нужно, чтобы и сельскіе хозяева сосредоточили свои силы на селекціи сѣмянъ, слѣдя за научной работой правительственныхъ дѣятелей, такъ сказать, на лету схватывая новыя открытія селекціонистовъ. А если мы не станемъ этого дѣлать, то черезъ десятокъ лѣтъ наши хлѣба будутъ еще дешевле расцѣниваться по низкокачественности нашего зерна, природою богато одареннаго, но обезцѣненнаго нашею неумѣлостью.

Но, какъ ни смѣло можетъ показаться мое утвержденіе, я, однако, позволяю себѣ утверждать, что если бы энергическимъ воздѣйствіемъ правительственныхъ и общественныхъ силъ и удалось достигнуть быстрыхъ и блестящихъ результатовъ, то при современномъ положеніи нашихъ хлѣботорговаго, элеваторнаго и транспортнаго дѣлъ мы не въ состояніи были бы использовать благъ достигнутаго. Выше мы уже имѣли случай говорить о существующихъ нынѣ порядкахъ подвоза хлѣба въ порты, при которыхъ партіонныхъ прибытій зерна нѣтъ и быть не можетъ. Въ порты онъ прибываетъ по одному вагончику отъ сотни отправителей къ сотнямъ же комиссіонеровъ, отъ сихъ послѣднихъ онъ покупается по удостовѣреніямъ или „собачкамъ". Внутри страны, даже при возможности подобрать и образовать большія однородныя партіи, совершенно невозможно таковыя доставить въ портъ иначе, какъ тѣмъ же порядкомъ по 1—5 вагоновъ въ сутки. Поясню теоретическими примѣрами: мѣстный купецъ, купивъ въ большой экономіи цѣлый корабельный грузъ пшеницы 300 тыс. пудовъ, можетъ при большомъ напряженіи силъ отправить его на желѣзнодорожную станцію по 5 вагоновъ въ день, т. е. по 4.500 пудовъ и, предположимъ, безъ всякихъ ожиданій или залежей по столько же ежедневно отправлять со станціи въ портъ, и все же онъ успѣетъ отправить всю партію

лишь въ 66 дней къ своему комиссіонеру, который, получая каждый день по 5 вагоновъ, будетъ разсовывать хлѣбъ въ разныя руки и, такимъ образомъ однородность партіи окажется безполезной. Но предположимъ даже, что вся партія будетъ запродана одному экспортеру, то и тогда положеніе немногимъ улучшится; послѣднему придется почти 70 дней ожидать прибытія этой партіи по 5 вагоновъ въ день. На дѣлѣ это, конечно, будетъ значительно дольше 70 дней, вслѣдствіе ненастья, праздниковъ и другихъ причинъ, а то и залежей. До сбора всей партіи экспортеръ долженъ держать 3 мѣсяца свой магазинъ пустымъ, а если это будетъ портовый элеваторъ, то 3 мѣсяца оплачивать за аренду вмѣстимости 300.000 п. Поэтому по таксѣ Рижскаго элеватора, взимающаго 0.10 коп. съ пуда за 10 дней, ему придется уплачивать за каждые 10 дней по 1 коп. за 10 п., или по 300 руб. за всю партію, а за 90 дней 2.700 рублей; и это еще при томъ условіи, если за это время не образуются залежи на станціяхъ. Кромѣ того, за такой срокъ могутъ измѣниться цѣны. Хорошо, если онѣ повысятся, или если товаръ былъ проданъ на срокъ, а при возможности или вѣроятности залежей и срочная продажа становится опасной, такъ какъ продолжительность залежей предусмотрѣть невозможно; однако, безъ продажи на срокъ рискъ усугубляется, ибо въ 3 мѣсяца цѣны могутъ не повыситься, а понизиться. При возможности такихъ обстоятельствъ, подобныя партіонныя покупки допустимы лишь при подвозѣ водой, а по желѣзнымъ дорогамъ безъ внутреннихъ элеваторовъ, какъ мы ранѣе говорили, подобныя цѣлесообразныя затѣи немыслимы; нынѣ же, хорошо ли, дурно ли, а нужно довольствоваться скупкой у комиссіонеровъ по вагончику, и въ этомъ случаѣ нельзя гоняться за всѣми тонкостями однородности и односортности, а приходится покупать и посылать за границу то, что есть, подсортировывая купленное, какъ умѣешь или можешь. Все это не можетъ не отражаться на разцѣнкѣ зерна, отставанію которой въ Одессѣ

отъ Нью-Іорка въ значительной степени способствуетъ и эта вынужденная безалаберность.

Для сельскихъ хозяевъ страшно подумать, что въ то время, когда нашъ главный конкурентъ озабоченъ уже производствомъ улучшеннаго зерна, мы еще не можемъ подняться до вывоза однотипнаго, односортнаго, незасореннаго зерна, ничего въ направленіи улучшенія дѣла не предпринимаемъ и продолжаемъ довольствоваться такими порядками, которые исключаютъ возможность и въ будущемъ использовать преимущества высокаго качества зерна, когда сельскіе хозяева научатся его производить, благодаря энергичному почину Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія.

Еще разъ повторяю, игнорировать культурно-техническій прогрессъ въ производствѣ однороднаго, однотипнаго зерна сельскими хозяевами мы не можемъ безъ большого риска для всего народнаго хозяйства; воспользоваться же достигнутыми успѣхами безъ системы внутреннихъ и портовыхъ элеваторовъ мы тоже не можемъ; поэтому, продолжая занимать на З. Европейскихъ рынкахъ приниженное положеніе мы будемъ еще на долго обречены довольствоваться тѣми подачками за нашъ хлѣбъ, которыя намъ будутъ давать заграничные импортеры; передъ ними, благодаря нашей дезорганизованности, мы безсильны. Выйти изъ этого положенія мы можемъ только созданіемъ у себя дома тѣхъ условій для правильной хлѣбной торговли внутренней и внѣшней, которыя способствовали С. Штатамъ занять на международномъ хлѣбномъ рынкѣ то доминирующее положеніе, которое они занимаютъ. Достигнуть этого тѣми полицейскими способами, которые нынѣ проектируются, опять немыслимо. Для успѣха борьбы нужно бороться съ соперникомъ непремѣнно тѣмъ же оружіемъ, какимъ онъ вооруженъ и какимъ насъ побѣждаетъ.

ГЛАВА V.

Потери хозяевъ отъ неорганизованности хлѣбной торговли.

ВСЕ изложенное въ главахъ I, III и IV даетъ ясное представленіе о всѣхъ тѣхъ исключительно неблагопріятныхъ обстоятельствахъ и условіяхъ, въ которыя поставленъ сбыть зерновыхъ произведеній нашего основного промысла, на которомъ базируетъ вся экономическая жизнь страны. Изъ того же изложенія видно, что, какъ крупные, такъ и мелкіе сельскіе хозяева одинаково несутъ потери при реализаціи ихъ урожаевъ. Мелкіе хозяева, крестьяне, сперва подвергаются всякимъ издѣвательствамъ, обмѣрамъ и обвѣсамъ при продажѣ своихъ хлѣбовъ на городскихъ, сельскихъ или пристанныхъ базарахъ; это, такъ сказать, предварительныя, спеціально крестьянскія, мытарства, а затѣмъ, на нихъ уже одинаково отражаются недоборы цѣны и другія злоключенія, которымъ подвергаются всѣ производители хлѣба, вслѣдствіе неустройства нашей хлѣбной торговли, послѣдствіемъ чего являются денежныя недополученія хозяевъ при продажѣ ихъ произведеній, которыя по справедливости должны быть признаваемы *потерями* хозяевъ. Сперва не доплачиваетъ первый пріобрѣтатель хлѣба въ размѣрѣ, нужномъ на покрытіе купеческой прибыли, утраты, хищеній и всякихъ злоупотребленій съ момента вывоза на станцію жел. дороги и до погрузки въ корабль; въ портахъ отъ всевозможныхъ имѣющихъ прямое или косвенное касательство къ дѣлу, отъ всякихъ начетовъ со стороны портовыхъ комиссіонеровъ по продажѣ хлѣба и послѣд-

ствій переполненія портовъ хлѣбомъ въ размѣрѣ, превышающемъ заграничный спросъ; далѣе, на покрытіе всякихъ расходовъ, вызываемыхъ портовымъ неустройствомъ, и недоплата заграничныхъ импортеровъ за русскій хлѣбъ, въ чемъ они такъ искренно сознавались командированному М-мъ Финансовъ изслѣдователю положенія нашей хлѣбн. торговли на заграничныхъ рынкахъ, и о чемъ такъ краснорѣчиво свидѣтельствуетъ весь тотъ цифровый матеріалъ, который нами заимствованъ изъ офиціальныхъ источниковъ.

Всѣ эти печальныя послѣдствія нашей дезорганизованной торговли, эти потери всею своею тяжестью ложатся на производителей зерна, и это совершенно понятно, ибо на иностраннаго потребителя, вслѣдствіе международной конкуренціи въ хлѣбной торговлѣ, перенести ихъ нельзя; поэтому совершенно естественно и правильно перенести всѣ эти потери, несомыя торговцами, на производителя, который и долженъ отдуваться за чужія прегрѣшенія. Впрочемъ, нельзя не замѣтить, что и сел. хозяева, все сіе не замѣчающіе или безропотно переносящіе, не вполнѣ свободны отъ обвиненій за свою безпечность, косность, молчаніе, за свое смиренное подчиненіе порядкамъ, ихъ разоряющимъ. Точно опредѣлить размѣръ потерь хозяевъ трудно, почти невозможно, но подойти къ нимъ болѣе или менѣе близко — возможно.

Первый опытъ такого подсчета былъ сдѣланъ еще въ 1887 году Высоч. утвер. при М-вѣ Вн. Дѣлъ Комиссіею В. К. Плеве по поводу упадка хлѣбныхъ цѣнъ. Работы этой комиссіи, не въ примѣръ прочимъ, отличались особенной серьезностью и тщательностью, и въ ней въ разное время принимали участіе всѣ лучшія экономическія силы того времени, начиная съ А. И. Чупрова. Заимствуемъ изъ работъ этой комиссіи слѣдующія весьма цѣнныя данныя: по еженедѣльнымъ записямъ, публикуемымъ въ Mark-Lane-Expresse, комиссія свела среднія цѣны на различныя пше-

ницы въ Англіи въ 1887 г. и затѣмъ всѣ тамъ обращающіяся въ торговлѣ пшеницы распредѣлила на двѣ группы: первую съ цѣной выше средней и вторую ниже средней. Въ первой группѣ по старшинству цѣнъ размѣщены слѣдующія 11 пшеницъ разныхъ провенансовъ.

1) *Данцигская и Кенигсбергская.*
2) *Кубанская.*
3) Австралійская.
4) Калифорнская и Орегонская.
5) Дулутская.
6) Красн. озимая (С. А. Соедин. Штатовъ).
7) Новозеландская.
8) Канадская.
9) № 2 Яровая (С. А. Соед. Шт.).
10) *Саксонка.*
11) Бомбейская.

Вторая группа:

12) *Гирка.*
13) Калькутская.
14) *Петербургъ и Самара.*
15) *Озимая* (русская).
16) Карачи (Индія).
17) Персидская очищенная.
18) Персидская неочищенная.

Курсивомъ отмѣченные №№ 2, 10, 12, 14, 15 — русскаго происхожденія.

Достойно замѣчанія, что стоящія на первомъ мѣстѣ Данцигскія и Кенигсбергскія пшеницы, конечно, наши же русскія пшеницы въ Данцигѣ и Кенигсбергѣ очищенныя, отдѣланныя, соотвѣтственно подсортированныя, а иногда, и подсушенныя. Тамъ вы-

полнено то, что мы могли бы и должны были дѣлать сами дома. Пшеницъ провенанса русскаго, какъ видно, только Кубанка и Саксонка, вывозимыя въ небольшомъ количествѣ, расцѣниваются выше средняго, обычные же вывозные сорта Гирка озимая, Волжскія, всѣ расцѣниваются ниже средней. Цѣна Самарки и Гирки ниже Американскихъ № 2 яровыхъ и Красной озимой на 2 шиллинга за квартеръ *), а цѣна нашей озимой даже на 3 шиллинга **). Такимъ образомъ, при тогдашнемъ курсѣ Россія не дополучала за каждый милліонъ четвертей, вывезенныхъ Гирки и Самарки 778.000 р. и озимой 1.167.000 рублей. Даже безъ всякихъ курсовыхъ учетовъ мы недобирали почти по 7 коп. за пудъ первыхъ, и 11 коп. вторыхъ, т. е. озимыхъ. Изъ трудовъ и изслѣдованій той же комиссіи мы узнаемъ, что по среднему разсчету на Антверпенскомъ рынкѣ Остъиндская пшеница цѣнится на 10% ниже Американской, а Одесская на 15% ниже.

То же самое свидѣтельствовалъ М. П. Федоровъ—предсѣдатель комиссіи, организованной частными ж. д. II группы для изученія хлѣботорговаго дѣла. Въ своей книгѣ „Хлѣб. торговля въ главнѣйшихъ русскихъ портахъ", изданной въ 1888 г., не утратившей и нынѣ интересъ и значеніе, онъ на стр. 389—392 такъ характеризуетъ дѣло:

„Нѣтъ сомнѣнія, что англійскому покупателю несравненно удобнѣе имѣть дѣло съ нумерованной пшеницей Америки, чѣмъ съ нашей. Въ первомъ случаѣ у него имѣются налицо всѣ необходимыя условія вѣрнаго торговаго расчета, во второмъ—приходится играть въ темную. Принявъ обязательство на поставку извѣстнаго количества хлѣба, онъ не будетъ нисколько обезпеченъ, если сдѣлаетъ закупку у насъ, въ Россіи. Правда, у него будетъ вполнѣ подходящая проба; но прибывшій хлѣбъ окажется совсѣмъ не со-

*) Это соотвѣтствуетъ разницѣ въ цѣнѣ 70 коп. за четверть или около 7 коп. за пудъ.

**) Разница до одного рубля за четверть или 10 коп. за пудъ.

отвѣтствующимъ присланной пробѣ; приходится терять время, терпѣть убытки и вдобавокъ ко всему возиться съ арбитражными комиссіями. Понятно поэтому, что въ странахъ, гдѣ торговля организована на правильныхъ началахъ—какъ въ Англіи, Франціи, въ сѣверной и центральной Европѣ—мы постепенно уступаемъ рынки нашимъ конкурентамъ, и если еще не совсѣмъ вытѣснены съ нихъ, то только благодаря высокимъ природнымъ качествамъ нашего зерна. Но зато и расцѣнку нашему хлѣбу дѣлаютъ тамъ гораздо ниже сравнительно съ зерномъ другихъ странъ. На англійскомъ рынкѣ, напр., ниже нашей пшеницы стоятъ только Индійская и Персидская, а въ Кенигсбергѣ нашъ овесъ цѣнится гораздо дешевле Прусскаго". По даннымъ М. П. Федорова.

Цѣны на пшеницу въ Англіи въ 1886 году были:	Въ шиллингахъ за квартеръ.		
Сорта пшеницы.	Низшая.	Высшая.	Средняя.
1. № 1 яровая (Соед. Штаты). . .	36,0	37,0	36—6
2. Австралійская	35,4	36,4	35—11
3. Кубанка	34,9	36,2	35—7
4. Дулутская	34,9	36,1	35—6
5. № 2 Красная озимая (С. Шт.). .	34,9	35,8	35—5
6. Калифорнійская	34,4	35,8	35—1
7. Кенигсберская-Данцигская	33,8	36,4	35—1
8. Саксонка	34.3	35,7	35—0
9. № 2 Яровая (Соед. Штаты) . .	33,9	34,7	34—4
10. Петербургъ и Самара	32,8	34,3	33—10
11. Бомбейская.	30.9	34,3	32—7
12. Гирка.	30,9	33,8	32—5
13. Русская озимая	30,7	33,2	32—0
14. Калькутская	30,1	33,3	31—8
15. Персидская очищенная	28,9	33,4	31—4
16. Караччи	18,7	32,1	30—5
17. Персидская неочищенная	23,8	31,3	27—7

Исчислять недоплаты намъ заграничными импортерами сопоставленіемъ нашихъ портовыхъ цѣнъ съ цѣнами заграничныхъ импортныхъ рынковъ ужасно трудно, ибо публикуемыя у насъ цѣны нашихъ портовъ суть цѣны, по коимъ экспортеры покупаютъ хлѣбъ, привезенный изъ внутреннихъ рынковъ, къ нимъ нужно еще добавить, кромѣ необходимаго коммерческаго заработка, много разныхъ начетовъ, выясненію коихъ посвящается настоящая глава. Кромѣ того, цѣна за одинаковый товаръ далеко не всегда одинакова, какъ въ Соед. Штатахъ, гдѣ цѣна опредѣляется исключительно номеромъ, или классомъ зерна и его происхожденіемъ изъ того или иного штата. У насъ же существуетъ, какъ мы могли замѣтить изъ ранѣе изложеннаго, своеобразная классификація, дѣлаемая за границей. Заграничные импортеры въ каждомъ данномъ случаѣ опредѣляютъ цѣну и размѣръ недоплаты въ зависимости отъ большаго или меньшаго недовѣрія къ продавцу и даже къ порту.

Изъ вышеприведенной анкеты А. Н. Козловскаго читатели видѣли, что лучшею торговою репутаціею пользуются порты: на югѣ—Бердянскъ, Маріуполь, на сѣверѣ—Рига, Ревель, Петербургъ.

Изъ вышеприведенныхъ справокъ видно, что расцѣнка нашихъ хлѣбныхъ пшеницъ еще за 1887 годъ на Лондонскомъ рынкѣ, была ниже соотвѣтственныхъ сортовъ Американскихъ на 7—10 металлическихъ коп. за пудъ; на Антверпенскомъ же рынкѣ расцѣнка была на 15% ниже въ тѣ годы. Если считать, что на этомъ рынкѣ и нынѣ происходить то же самое, то окажется, что 15% отъ цѣнъ послѣднихъ лѣтъ соотвѣтствуютъ недоплатѣ за нашъ хлѣбъ 20 коп. на пудъ, не знаемъ, можетъ быть это такъ и въ дѣйствительности—утверждать не беремся.

Всѣ приведенныя нами, какъ въ этой, такъ и въ предшествовавшей главѣ, справки и данныя свидѣтельствуютъ съ непререкаемой ясностью, что по той или иной причинѣ, или вѣрнѣе по совокупности причинъ, по длинному ряду таковыхъ, обусло-

вленныхъ нашимъ торговымъ неустройствомъ, иностранные покупатели не доплачиваютъ за хлѣбъ, отъ насъ пріобрѣтаемый.

Логическимъ послѣдствіемъ этого является недоборъ или недовыручка сел. хозяевъ за произведенія ихъ промысла. Выяснить и точно опредѣлить недоборъ, или, все тоже, потери производителей зерна, представляется дѣломъ очень труднымъ, особенно въ отношеніи недоплатъ заграничными импортерами, амплитуда колебаній коихъ довольно большая. Не будемъ задаваться опредѣленіемъ максимальныхъ или даже среднихъ потерь, а попытаемся установить хотя бы минимальную.

Какъ мы уже видѣли въ предшествующей главѣ, недоплату эту разные изслѣдователи опредѣляютъ разно. Читатель помнитъ приведенную выше бесѣду мою по этому предмету съ главой старѣйшей въ Россіи хлѣботорговой фирмы, торгующей уже болѣе 200 лѣтъ. Фирма эта, для того, чтобы быть обезпеченной въ выгодномъ сбытѣ за границу, чтобы охранить себя тамъ отъ всякихъ арбитражей и другихъ непріятностей, для того, чтобы у нея охотнѣе покупали, чѣмъ у другихъ, не покупаетъ хлѣбъ въ портѣ у комиссіонеровъ, а скупаетъ таковой на мѣстахъ производства, для каковой цѣли имѣетъ особый штатъ опытныхъ и честныхъ, а потому и дорогихъ приказчиковъ. Эта организація и способъ скупки хлѣба требуетъ крупнаго накладного расхода, отъ котораго свободны другіе, скупающіе хлѣбъ въ портѣ у комиссіонеровъ. Накладной расходъ, по словамъ сообщившаго мнѣ, во всякомъ случай не менѣе 3 коп. на пудъ обращающагося въ его торговлѣ хлѣба. Самый фактъ существованія этой организаціи, стоющей три коп. на пудъ торговаго оборота, свидѣтельствуетъ о томъ, что расходъ, этотъ покрывается выгодами отъ того получаемыми, и таковыя, какъ слѣдуетъ думать, во всякомъ случаѣ болѣе трехъ копеекъ на пудъ, ибо не только при меньшей, но даже и при равной выгодѣ, не стоило бы озабочивать себя и осложнять свои дѣла держаніемъ безвыгодной организаціи. Если бы внутренняя организація

хлѣбн. торговли, системою внутреннихъ элеваторовъ, настолько обезпечивала бы ея порядочность и тѣмъ исключала бы пользу такой организаціи, то, очевидно, таковая не существовала бы и эти три коп. съ пуда, плюсъ выгода отъ ея содержанія, попадали бы, если не полностью, то въ всякомъ случаѣ въ размѣрѣ этихъ трехъ копеекъ въ карманъ производителей хлѣба, нынѣ призванныхъ оплачивать эту организацію при веденіи порядочной, честной торговли хорошимъ хлѣбомъ. Нужно при этомъ еще замѣтить, что эта старѣйшая въ Россіи фирма торгуетъ въ одномъ изъ портовъ Балтійскаго моря, изъ коихъ, какъ извѣстно, идутъ за границу менѣе засоренные хлѣба. Приведенные нами ранѣе изслѣдователи исчисляли этотъ недоборъ цѣны въ 7, 8 и даже 10, 12 коп. на пудъ; мы же, постоянно придерживаясь метода брать для нашихъ выкладокъ цифры всего менѣе выгодныя для нашихъ цѣлей, примемъ потери эти равными только тремъ копейкамъ на пудъ, въ виду ихъ несомнѣнности, какъ факта, взятаго прямо изъ жизни.

Я останавливаюсь именно на трехъ копейкахъ не потому лько, что эта недоплата удостовѣрена большимъ авторитетомъ и доказана постановкой его собственнаго хлѣботорговаго дѣла, и не потому, что недоплата за русскій хлѣбъ на заграничныхъ рынкахъ въ размѣрахъ гораздо большихъ удостовѣрена рядомъ тѣхъ свидѣтельствъ, которыя приведены въ IV главѣ, но потому еще, что этотъ минимальный размѣръ недоплаты можетъ быть подтвержденъ другими данными, дѣлающими такую недоплату необходимой.

При ввозѣ хлѣбовъ во всѣ Европейскія страны потребленія, уплачиваются различнаго размѣра таможенныя пошлины *), при

*) Таможенныя пошлины съ пуда зерна въ копейкахъ.

	Съ пшеницы.	Ржи.	Ячменя.	Овса.
Австро-Венгрія.	40,63 коп.	37,41 коп.	18,06 коп.	30,96 коп.
Бельгія. . . .	—	—	—	18,43 „
Германія . . .	41,70 „	37,91 „	9,86 „	37,91 „

чемъ, очевидно, что вмѣстѣ съ хлѣбомъ оплачиваются пошлинами и постороннія примѣси въ хлѣбѣ. Поэтому совершенно естественно, что заграничный импортеръ, за невозможностью, вслѣдствіе конкуренціи, переложить эти пошлины на потребителя, не доплачиваетъ таковыя продавцу, на котораго переноситъ и оплату провоза примѣсей внутрь страны, также и отдѣленіе оныхъ отъ зерна.

Имѣя передъ собой иностранныя таможенныя пошлины, посмотримъ какъ должны онѣ отражаться на цѣнѣ каждаго пуда хлѣба, ввозимаго изъ Россіи. Прикинемъ это не для всѣхъ Европейскихъ странъ, а лишь для главныхъ потребительницъ нашего хлѣба и сдѣлаемъ эту прикидку недоплатъ для хлѣбовъ разной засоренности по разсчету на одинъ пудъ ввозимаго хлѣба.

Германія.

Процентъ примѣсей къ чистому зерну.	Пшеница.	Рожь. Овесъ.	Ячмень.
При 1%	0,42 коп.	0,38 коп.	0,10 коп.
„ 2%	0,83 „	0,76 „	0,19 „
„ 3%	1,25 „	1,14 „	0,29 „
„ 4%	1,67 „	1,52 „	0,39 „
„ 5%	2,08 „	1,89 „	0,49 „
„ 6%	2,50 „	2,27 „	0,59 „
и т. д.			

Италія.

1%	0,46 коп.	0,276 коп.	0,247 коп.
2%	0,92 „	0,552 „	0,494 „

	Съ пшеницы.	Ржи.	Ячменя.	Овса.
Испанія . . .	49,14 коп.	27,03 коп.	27,03 коп.	27,03 коп.
Италія	46,07 „	27,64 „	24,57 „	24,57 „
Норвегія . . .	5,12 „	—	1,88 „	—
Франція . . .	42,98 „	18,43 „	18,43 „	18,43 „
Швейцарія . .	1,84 „	1,84 „	1,84 „	1,84 „
Швеція. . . .	31,56 „	31,56 „	31,56 „	

Процентъ примѣсей къ чистому зерну.	Пшеница.	Рожь. Овесъ.	Ячмень.
3%	1,38 коп.	0,83 коп.	0,74 коп.
4%	1,84 „	1,10 „	0,99 „
5%	2,30 „	1,38 „	1,24 „
6%	2,76 „	1,46 „	1,48 „

Франція.

	Пшеница.	Рожь. Овесъ. Ячмень.
При 1%	0,43 коп.	0,18 коп.
„ 2%	0,86 „	0,37 „
„ 3%	1,29 „	0,55 „
„ 4%	1,73 „	0,74 „
„ 5%	2,15 „	0,92 „
„ 6%	2,58 „	1,10 „

и т. д.

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что при наиболѣе частомъ размѣрѣ примѣсей въ 6%, уплаты таможенныхъ пошлинъ въ этихъ трехъ странахъ колеблются между 2,76 коп. на пудъ пшеницы въ Италіи и 0,59 коп. на пудъ ячменя въ Германіи, въ среднемъ около 1,50 коп. на пудъ разнаго хлѣба безъ расхода на перевозъ въ внутрь страны и очистку.

Поэтому, предположенная недоплата лишь въ три коп. съ пуда, очевидно, значительно меньше дѣйствительной, а потому едва ли можетъ быть оспариваема, какъ очень преуменьшенная. Если мы возьмемъ только три названныя государства и прикинемъ таможенныя пошлины на три процента засоренности нашего средняго за время 1903—1908 года ввоза въ эти страны, то вотъ, что мы ежегодно уплачивали таможенныхъ пошлинъ лишь тремъ государствамъ за ввозъ понижающихъ цѣну зерна только 3% примѣсей.

	За пшеницу	За рожь	За ячмень.	За овесъ.
Германіи. .	540.432 руб.	328.680 руб.	238.120 руб.	269.540 руб.
Италіи . .	653.733 „	—	7.400 „	48.800 „
Франціи. .	78.653 „	—	3.900 „	17.140 „

Въ итогѣ это 2.200.000 руб., которые мы выплачиваемъ названнымъ государствамъ какъ налогъ на нашу неряшливость. А какова была бы эта цифра, если бы мы ее опредѣлили для всѣхъ государствъ, въ кои мы ввозимъ, да еще въ размѣрѣ фактической, а не преуменьшенной засоренности.

Поэтому-то принятая нами недоплата въ 3 коп. за пудъ гг. импортерамъ есть лишь минимальная, не покрывающая фактическій расходъ импортеровъ.

Къ изложенному нужно добавить, что тѣ же обстоятельства, которыя заставили вышеназванную старинную фирму держать приказчиковъ внутри страны для покупки хлѣба, побуждаютъ нѣкоторыхъ другихъ экспортеровъ и даже заграничныхъ импортеровъ скупать хлѣбъ въ Россіи, внутри страны, чрезъ своихъ приказчиковъ или агентовъ, какъ они ихъ называютъ.

Объ этомъ сообщилъ мнѣ бывшій нашъ Министръ Земледѣлія, членъ Госуд. Совѣта А. С. Ермоловъ, который въ 1909 г. въ бытность его въ Парижѣ, посѣтилъ тамъ самаго крупнаго покупателя русскаго хлѣба Луи Дрейфуса. Этотъ послѣдній говорилъ А. С. Ермолову, что злоупотребленія торговыхъ скупщиковъ хлѣба и комиссіонеровъ а также и отправителей, внутри страны дошли до такихъ размѣровъ, что вынудили его держать для скупки хлѣба на мѣстахъ производства цѣлую массу приказчиковъ или агентовъ. Изъ списка при этомъ имъ переданнаго, видно, что таковыхъ у Дрейфуса на 1907 годъ числилось 114, разбросанныхъ по всей Россіи. Они же, конечно, состоятъ его, такъ сказать, соглядатаями по части видовъ на урожай и результатовъ хлѣбныхъ сборовъ.

При объѣздѣ А. С. Ермоловымъ Италіи, и тамъ крупнѣйшіе

импортеры давали тѣ же отзывы о нашей портовой торговлѣ и сообщали о томъ, что характеръ этой торговли вынудилъ и ихъ заводить своихъ приказчиковъ или агентовъ для покупки хлѣба на мѣстахъ. Этимъ, конечно, объясняются нерѣдкіе случаи покупокъ въ крупныхъ культурныхъ экономіяхъ хлѣбовъ, еще стоящихъ на корню. Очевидно, что такія обстоятельства не могутъ не понижать цѣну на стоимость содержанія этихъ мѣстныхъ агентовъ, которыхъ, конечно, оплачиваютъ хозяева, производители хлѣба, и въ размѣрѣ большемъ, чѣмъ три копейки на пудъ.

Отправляясь отъ изложеннаго, позволяю себѣ заключить, *что, вслѣдствіе дезорганизованности нашей хлѣбной торговли, производители хлѣба во всякомъ случаѣ при продажѣ его не дополучаютъ три копейки на пудъ.* И это недополученіе должно распространяться не только на хлѣба, вывозимые за границу, но и на всѣ, обращающіеся во внутренней торговлѣ, такъ какъ въ общемъ наши хлѣбныя цѣны, за рѣдкими исключеніями, нормируются портовыми цѣнами. Имѣй мы въ нужныхъ намъ размѣрахъ правильно организованную сѣть элеваторовъ, исключающихъ необходимость держать приказчиковъ-скупщиковъ, эти три копейки попадали бы въ карманъ хозяевъ и въ общемъ составляли бы крупный плюсъ въ народно-хозяйственномъ оборотѣ. Этою минимальною недополучкою, однако, не исчерпываются потери хозяевъ. Это только первая, за ней слѣдуетъ еще цѣлый рядъ злоключеній съ хлѣбомъ, которыя хозяева должны покрыть недополученіемъ цѣны за свой товаръ, и покупатель не можетъ не перенести его на перваго продавца—производителя.

Не дополучивъ при продажѣ за границу трехъ коп. за пудъ, экспортеръ можетъ дать изъ вырученной цѣны непосредственно, или чрезъ посредниковъ, мѣстныхъ купцовъ или отправителей внутреннихъ рынковъ, производителю хлѣба свою вырученную попудную цѣну за вычетомъ изъ нея: 1) торговой прибыли, не менѣе 2 коп. съ пуда, 2) морского фрахта отъ порта отправленія

до порта назначенія, 3) ж.-дор. тарифа отъ ст. отправленія до порта, и всѣхъ другихъ накладныхъ расходовъ, обусловленныхъ неустройствомъ нашей хлѣбной торговли, а таковыхъ не мало.

Въ порядкѣ постепенности, экспортеръ при покупкѣ хлѣба прежде всего *долженъ выключить изъ покупной цѣны ближайшіе къ нему, такъ называемые, портовые расходы.* Таковые неодинаковы въ разныхъ портахъ; въ 1887 году они повсемѣстно были точно выяснены Д-томъ жел.-дор. дѣлъ, когда система тарифовъ въ вывозномъ сообщеніи была построена на портовыхъ разницахъ; при этой тарифной системѣ портовые расходы, опредѣляющіе недополучки хозяевъ, были, такъ сказать, снивеллированы; съ отмѣной же этихъ тарифныхъ построеній, портовые расходы всею своею тяжестью переносятся на хозяевъ весьма неравномѣрно. Заимствуемъ изъ одной записки М-ва Торг. и Промышл. октября 1910 г. слѣдующія данныя о современныхъ накладныхъ расходахъ этого рода и приводимъ ихъ въ слѣдующей таблицѣ:

Порты.	Накладные расходы въ настоящее время. Низшій.	Средній.	Высшій.
	Въ копейкахъ на пудъ.		
С.-Петербургъ . . .	—	3,50	—
Ревель.	—	2,75	—
Рига	1,15	2,50	—
Либава	—	3,00	3,50
Одесса	3,50	4,75	6,00
Николаевъ	1,42 *)	2,17	4,00
Ѳеодосія	—	2,50	—
Бердянскъ	—	4,00	—
Маріуполь	—	3,00	—
Таганрогъ	—	6,50	7
Ростовъ-на-Дону . .	—	3,50	—
Новороссійскъ . . .	—	5,50	—

*) Незначительность размѣра объясняется погрузкою чрезъ элеваторъ тоже, очевидно, и въ Ригѣ.

Не можемъ, по поводу этихъ накладныхъ портовыхъ расходовъ не замѣтитъ, что они представляются намъ нѣсколько уменьшенными, ибо въ прошломъ 1909 году намъ довелось получить изъ того же Министерства, касательно Одессы и Либавы, расходы эти расчлененными и достигающими нѣсколько большаго размѣра, чѣмъ таковые нынѣ исчислены; вотъ они:

Въ Одессѣ.

По даннымъ Одесскаго биржевого комитета за подачу вагоновъ съ заставы къ магазинамъ съ выгрузкой въ магазины	0,50 к. за п.
Приказчики	0,15 „ „ „
Страховка, провѣтриваніе зерна . . .	0,25 „ „ „
Храненіе	0,40 „ „ „
Пробѣгъ по эстокадѣ	1,60 „ „ „
Мѣрщики	0,45 „ „ „
Прокатъ мѣшковъ	0,05 „ „ „
Мелкіе расходы	0,10 „ „ „
Итого . . .	3,5 к. за п.
При погрузкѣ крытыми вагонами добавляется	0,4 к. за п.
Всего	3,9 к. за п.

Кромѣ того слѣдуетъ добавить:

Манко (утечка).	0,25 к. за п.
Нагрузка	0,75—1,5 „ „ „
Штивка.	0,04 „ „ „
Сходни	0,04 „ „ „
Корабельный сборъ	0,15 „ „ „
т. е. добавочныхъ. .	3 к. за п.

а всего 3,9 + 3 = 6,9 коп. пудъ.

Въ Либавѣ.

1) Перевозка зерна отъ ст. до амбара (за вагонъ въ 750 пуд.)	отъ 3 р. до 4 р.
2) Переноска въ мѣшкахъ отъ возовъ до амбара за вагонъ.	2 р. 80 к.—5 р.
3) Перевѣска груза въ амбарахъ . .	0,38 р. — 0,50 р.
4) Перевѣска при отпускѣ изъ амбара съ провѣтриваніемъ	0,63 „ — 0,63 „
5) Очистка	0,5 коп. на пудъ.
6) Нагрузка на пароходъ и взвѣшиваніе	2,87 р. — 2,87 р.
7) За амбаръ, страховку и мѣшки .	3,75 „ — 3,75 „
8) Прокатъ мѣшковъ на вагонъ . .	1,50 „ — 1,50 „
9) Обратная доставка мѣшковъ . . .	0,20 „ — 0,20 „
10) Сборъ биржевой инспекціи и сторожу	0,2 р. — 0,2 р.

Итого отъ 15,33 до 18,65 р. за вагонъ, дастъ до $2^1/_2$ коп. на пудъ.

Къ этому надо прибавить:

Комиссіонныя	5 р. — к. за вагонъ.
Сборъ за храненіе на станціи болѣе 18 часовъ, перевѣска тамъ же, гербовые, расходъ на составленіе партій	8 р. 65 к. „ „
Итого . .	13 р. 65 к. т. е. 1,82 к. п.

Манко	0,25 коп.
Маклерскія	0,25 „
Штивка	0,04 „

Сходни	0,04 коп.
Попудный сборъ	0,25 „
Мелкіе расходы	0,10 „
Итого . .	2,75 коп.

а всего: 2,50 + 2,75 = 5,25 коп. съ пуда.

Такимъ образомъ, средній расходъ для Одессы, показанный въ таблицѣ равнымъ 4,75 коп. съ пуда, разнится съ ниже приведеннымъ детальированнымъ расходомъ на 2,15 коп., а для Либавы на 2,25 коп. Можетъ быть изъ этихъ расходовъ для Одессы исключены:

	Маклерскій куртажъ . . .	0,25 коп.
	Комиссіонные	0,50 „
Сборы	Корабельный	0,15 „
	Попудный	0,25 „
		1,15 коп.

и тѣ же расходы исключены и для Либавы, но при этомъ все же сборъ представляется уменьшеннымъ. Сохраняя это предположеніе и для всѣхъ другихъ портовъ, мы, придерживаясь усвоеннаго нами порядка брать всегда цифры невыгодныя для насъ, возьмемъ и теперь средній для каждаго порта накладной расходъ по послѣднему опредѣленію М-ва Торговли, сдѣланному въ октябрѣ 1910 г. т. е. 3,68 коп.

Затѣмъ цифры эти перемножимъ на средній же за 9 лѣтъ вывозъ каждаго года по тому же опредѣленію М-ва Торговли.

Порты.	Вывозы въ милл. пудовъ.		Накладн. расходы въ копейкахъ съ пуда.		Общая сумма.
С.-Петербургъ. . .	35,7	×	3,50	=	1.250.000 р.
Ревель	10,1	×	2,75	=	277.750 „
Рига.	7,1	×	2,50	=	177.500 „

Порты.	Вывозы въ милл. пудовъ.		Накладн. расходы въ копейкахъ съ пуда.		Общая сумма.
Либава	28,1	×	3,00	=	840.000 р.
Одесса	90,9	×	4,75	=	3.717.750 „
Николаевъ	73,0	×	2,17	=	1.584.100 „
Ѳеодосія	156,	×	2,50	=	390.000 „
Бердянскъ	13,2	×	4,00	=	528.000 „
Маріуполь	15,0	×	3,00	=	450.000 „
Таганрогъ	19,8	×	6,50	=	12.87.000 „
Ростовъ-на-Дону . .	62,2	×	3,50	=	2.177.000 „
Новороссійскъ. . .	33,4	×	5,50	=	1.837.000 „
Итого . .	404,1 м. п. въ средн. 3,6 к.			=	14.516.100 р.
Виндава	2,1 м. пуд.		?		
Керчь	1,5 „ „		?		
Геническъ	7,7 „ „		?		
Ейскъ	7,5 „ „		?		
	18,8 „ „				
Всего . .	422,9 м. пуд.				

Непоказаніе накладного портоваго расхода въ четырехъ послѣднихъ портахъ не значитъ, что тамъ ихъ нѣтъ; это только означаетъ, что объ этихъ портахъ нѣтъ свѣдѣній въ Министерствѣ, поэтому безъ риска впасть въ ошибку, мы можемъ выяснившійся средній размѣръ 3,63 коп. съ пуда для 12 портовъ наибольшаго вывоза, признать и для этихъ послѣднихъ четырехъ портовъ, вывозящихъ въ общемъ 18,8 милл. пуд., и тогда общая сумма потери для 16 портовъ будетъ 15.198.540 р. т. е. на каждомъ пудѣ хлѣба, вывозимомъ изъ портовъ, лежитъ налогъ *въ 3,63 коп.*, обусловленный разностороннимъ неустройствомъ нашего хлѣботорговаго дѣла. Эти 3,63 коп. въ среднемъ для всѣхъ портовъ экспортеры должны не доплачивать продавцамъ, у коихъ они хлѣбъ для отправки за границу покупаютъ.

Имѣется и еще одна недоплата экспортеровъ продавцу хлѣба, которую весьма обстоятельно, въ одной изъ своихъ работъ, выясняетъ Министерство Торговли. Сопоставляя морскіе фрахты изъ Америки и Россіи въ Англію, въ запискѣ говорится, что при почти одинаковомъ разстояніи Одессы и Нью-Іорка до Ливерпуля, фрахты до этого послѣдняго порта отъ Одессы въ послѣдніе годы для пшеницы были въ среднемъ: въ 1905 году 5,49 коп. за пудъ, въ 1906 г.—6,64 коп., въ 1907 г. 5,70 коп. за пудъ, въ 1908 г. 4,57 коп. а въ среднемъ за 4 года 5,60 коп. за пудъ. Тогда какъ за то же время фрахтъ отъ Нью-Іорка до Ливерпуля былъ для пшеницы же 3,60 коп. за пудъ. Такимъ образомъ, наши портовыя неустройства оплачиваются налогомъ на фрахты въ 2 коп. съ пуда, и это только для пшеницы; для другихъ же, болѣе легкихъ хлѣбовъ, эта переплата, переносимая экспортерами на продавцевъ, а сими послѣдними на производителей, еще больше.

Для сѣверныхъ портовъ эти переплаты, вѣроятно, больше, ибо, какъ извѣстно, условія транспорта изъ этихъ портовъ еще менѣе благопріятны.

Такимъ образомъ по этимъ двумъ статьямъ *экспортеръ долженъ не доплатить продавцу 3,63 коп.+2 коп.=5,63 коп.*, которыя при благоустройствѣ торговли и портовъ получилъ бы первый продавецъ, т. е. производитель. На всемъ же вывозѣ изъ портовъ, равномъ 423 милл. пудовъ, недоборъ этотъ выразится крупной суммой въ 23.814.500 рублей.

Дезорганизованность нашего, въ томъ числѣ, конечно, и внутренняго хлѣботорговаго строя, создаетъ на портовыхъ рынкахъ еще и другіе факторы, понижающіе цѣну.

Современная торговля массовыми товарами требуетъ непремѣнно быстраго оборота оныхъ, потому что наши экспортеры, не спекулирующіе на цѣну купцы, а экспортеры въ самомъ тѣсномъ смыслѣ этого слова. Они такъ же точно, какъ и заграничные импортеры, всегда спѣшатъ возможно скорѣе развязаться съ ку-

пленнымъ товаромъ, поэтому, чѣмъ быстрѣе идетъ эта развязка, тѣмъ выше цѣны они платятъ, и обратно, чѣмъ долѣе задерживается на рукахъ купленный хлѣбъ, тѣмъ меньшую цѣну могутъ они платить продавцу. Такъ оно въ дѣйствительности и бываетъ: чѣмъ дольше остается хлѣбъ на рукахъ заграничнаго импортера, тѣмъ дешевле платитъ онъ русскому экспортеру, который, при переполненіи портовъ, вынуждается на долгое держаніе купленнаго товара; это держаніе стоитъ денегъ на оплату магазина, банковъ, риска, упадка цѣнъ и т. п. Только трехмѣсячный магазинажъ, даже при дешевомъ храненіи въ элеваторахъ, по таксамъ Рижскаго элеватора или Петербургскаго, стоитъ дороже одной копейки на пудъ; банковый 8%-й кредитъ при средней 1909 г. вывозной цѣнѣ 93 коп. за пудъ всякаго хлѣба, стоитъ тоже около 2 коп. на пудъ; съ прибавкой хотя бы только одной копейки на рискъ и прочіе расходы, портовый покупатель *при переполненіи порта* не можетъ, даже непремѣнно долженъ понизить покупную цѣну не только не менѣе, какъ на 4 копейки, но и нѣсколько болѣе.

Въ первой главѣ мы видѣли, что, начиная съ конца Іюля до половины Ноября, во всѣ наши порты хлѣбъ привозится желѣзными дорогами, водою, гужемъ въ количествѣ, превышающемъ заграничныя продажи, вслѣдствіе чего во всѣхъ портахъ наблюдается переполненіе, дошедшее въ минувшемъ 1909 году въ общей суммѣ свыше 100 милл. пудовъ, а въ текущемъ 1910 г. значительно больше. Подобныя накопленія въ томъ или иномъ размѣрѣ повторяются ежегодно, и съ ними экспортеры едва успѣваютъ развязаться къ началу новой кампаніи, такъ какъ въ теченіе всего года безпрестанно продолжается подвозъ къ портамъ. Само собою, разумѣется, что эти превышенія подвоза въ портъ надъ вывозомъ, съ одной стороны вынуждаютъ всегда дѣлать выше исчисленный расходъ-начетъ въ 4 коп. на пудъ; а съ другой, эти хроническія переполненія порта товаромъ, ждущимъ и ищущимъ

заграничнаго покупателя, гнетуще дѣйствуютъ на цѣны, и не только на рыночныя въ портѣ. Переполненіе портовъ неспрашиваемымъ заграницу хлѣбомъ, навязываемымъ комиссіонерами, это перепредложеніе понижаетъ и экспортныя цѣны, назначаемыя заграничными импортерами, зорко наблюдающими за состояніемъ видимыхъ запасовъ въ портахъ. Кромѣ того, чѣмъ же, какъ не переполненіемъ портовъ, стремленіемъ къ быстрой развязкѣ и освобожденію порта отъ гнетущаго запаса зерна, можно объяснять установившуюся практику отправки изъ южныхъ портовъ на корабляхъ непроданнаго хлѣба „на ордеръ", съ указаніемъ капитану получить назначеніе хлѣбу въ Константинополѣ, въ разныхъ портахъ Средиземнаго моря, всего чаще, въ Гибралтарѣ, или даже въ западно-европейскихъ портахъ, во время слѣдованія къ коимъ отправитель телеграфомъ старается продать хлѣбъ, предлагая его въ разныя мѣста. А вѣдь такое предложеніе одной и той же партіи одновременно въ разныхъ мѣстахъ искусственно увеличиваетъ предложеніе и тоже гнететъ на цѣны, предлагаемыя экспортеру за границей. Только этою нашею безалаберщиною, вызванною отсутствіемъ внутреннихъ элеваторовъ, могли создаться такіе порядки, при коихъ не только въ портахъ и на желѣзно-дорожныхъ станціяхъ образуются залежи непроданнаго товара, направляемаго на вызовъ, но при коихъ, даже для ликвидаціи портовыхъ залежей, экспортерамъ приходится отправлять непроданный товаръ и во время его плаванія стараться найти покупателя, точно такъ же, какъ это происходитъ на внутреннихъ желѣзно-дорожныхъ станціяхъ, съ коихъ отправляютъ въ портъ большею частью непроданный товаръ. Острота положенія въ портахъ усугубляется гнетомъ на нихъ, хотя и нынѣ малыхъ, станціонныхъ залежей, направляющихся въ тѣ же переполненные порты, не могущіе еще развязаться съ ранѣе привезеннымъ хлѣбомъ, несмотря на наличность въ портѣ свободныхъ кораблей, ищущихъ работы и не получающихъ ея вслѣдствіе непроданности товара.

Какъ бы снисходительно и оптимистически ни смотрѣть на дѣло, все же нельзя не признать, что эти четыре копейки послѣдняго расхода въ портѣ при его переполненіи не могутъ не быть перенесены на цѣну, уплачиваемую экспортерами продавцу съ внутренняго рынка. Поэтому эта *недоплата четырехъ копеекъ на пудъ составляетъ новую, четвертую по счету, недовыручку производителей хлѣба*, которая съ двумя предыдущими недоборами цѣны въ 3+3,63+2 коп., уже дастъ суммированный недоборъ со всего хлѣба, вывозимаго изъ портовъ, въ 12,63 коп. съ пуда.

Пойдемъ далѣе; посмотримъ, что еще, сверхъ этого, экспортеръ долженъ вычесть изъ своей экспортной цѣны при покупкѣ хлѣба съ внутреннихъ рынковъ отъ производителей, чрезъ посредство мѣстныхъ первыхъ торговцевъ,—отправителей и портовыхъ комиссіонеровъ.

Необходимость торговать засореннымъ зерномъ, обусловленная отсутствіемъ все тѣхъ же внутреннихъ элеваторовъ, влечетъ за собою перевозку въ порты, вмѣстѣ съ хлѣбомъ, и всякихъ примѣсей къ нему, утилизуемыхъ и неутилизуемыхъ.

Вѣсовое количество этихъ примѣсей нынѣ вовсе не такъ ничтожно, чтобы ихъ можно было игнорировать. Въ предыдущей главѣ мы, цитируя докладъ г. Властелица, приводили примѣръ подвоза въ портъ для Луи Дрейфуса зерна, съ примѣсью свыше 12%. Въ утвержденныхъ Министромъ Торг. и Промыш. 4 Декабря 1905 года Правилахъ Биржевого Контроля въ Николаевскомъ портѣ, есть примѣчаніе къ § 2 правилъ, въ которомъ говорится, что „устанавляемыя Бирж. Комитетомъ нормы засоренности не могутъ превышать тѣхъ нормъ, выше которыхъ покупатель въ правѣ отказаться отъ пріемки купленнаго товара, т. е. „для пшеницы и ячменя 8%, для ржи 6% и для овса 10% „(Биржевыя правила утвержд. Министромъ финансовъ 5 марта „1901 г.)“. Такъ вотъ какая засоренность офиціально допускается, правда, для одного порта; поэтому если мы для нашихъ выкла-

докъ для всѣхъ портовъ и хлѣбовъ примемъ засоренность только въ 3%, то мы будемъ внѣ упрека въ ея преувеличеніи, ибо такой размѣръ несомнѣнно уменьшенъ и, навѣрное, менѣе песка и земли.

Съ принятіемъ этой сознательно уменьшенной засоренности въ среднемъ лишь въ размѣрѣ 3%, окажется, что при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ въ общемъ количествѣ 585 м. п. зерновыхъ грузовъ (въ среднемъ за 11 лѣтъ до 1909 г.), мы въ этомъ количествѣ перевозимъ 17,5 мил. пуд., какъ бы мертваго груза, обезцѣнивающаго товаръ.

Изъ этого количества 9,5 милл. пуд. везется въ вывозномъ сообщеніи и оплачивается обычно признанною среднею вывозною тарифною ставкою въ 15 коп. съ пуда; а въ общемъ за это платимъ 1.425.000 р., что составляетъ на пудъ перевезеннаго зерна 0,46 коп. — почти полкопейки. Эти 0,46 коп., или полкопейки, съ пуда представляютъ собою платежъ за провозъ той части хлѣбнаго груза, наличность коей и есть основная причина пониженія цѣны на нашъ хлѣбъ. Это—какъ бы особая приплата для обезцѣненія хлѣба. Приплату эту въ размѣрѣ 0,46 копейки съ пуда, экспортеръ совершенно правильно скидываетъ съ своей экспортной продажной цѣны. Съ этой надбавкой *общая недополучка хозяевъ равна уже 13,09 коп. за пудъ.*

Совершенно тождественное явленіе происходитъ и при дальнѣйшей отправкѣ хлѣба изъ порта моремъ за границу, или по заграничнымъ ж. дорогамъ при отправкѣ чрезъ сухопутную границу. Очевидно, что оплата примѣсей морскимъ фрахтомъ и ж.-д. тарифомъ по заграничнымъ дорогамъ тоже, конечно, не можетъ не быть перенесена на производителя. Размѣръ этихъ потерь хозяевъ поддается довольно точному подсчету. Заимствуемъ изъ работъ Отдѣла торговыхъ портовъ о современныхъ фрахтахъ Южныхъ и Балтійскихъ портовъ, ариѳметическую среднюю для пшеницы и ржи 5,40 коп., для овса 7,25 коп. На основаніи этихъ данныхъ

и средняго вывоза каждаго хлѣба за послѣднія 9 лѣтъ, средній для всѣхъ хлѣбовъ фрахтъ изъ всѣхъ портовъ опредѣляется въ 5,75 коп. за пудъ. Далѣе, морскимъ путемъ у насъ въ среднемъ, по тѣмъ же даннымъ до 1909 года, вывозилось въ годъ 480 мил. пуд., три процента отъ этого количества составляютъ 14,5 мил. пудовъ; оплаченныя среднимъ фрахтомъ 5,75 коп. съ пуда даютъ общую сумму 833,750 р., что составляетъ на пудъ 0,17 коп. Съ присовокупленіемъ этой послѣдней цифры къ 13,09 коп. получаемъ вычетъ изъ цѣны, или что то же, *потерю хозяевъ 13,26 коп. на пудъ хлѣба, экспортируемаго чрезъ порты;* оплату перевозки примѣсей по заграничнымъ ж. дорогамъ мы опускаемъ.

Продолжая подсчетъ вычетовъ изъ цѣны, вслѣдствіе потерь отъ нашихъ неустройствъ, обусловливаемыхъ отсутствіемъ элеваторовъ, мы не можемъ не принимать къ учету потерь хозяевъ отъ узаконенной нормальной убыли, отъ яко бы усышки, отъ всякихъ раструсовъ и утратъ при нашей неряшливости въ храненіи, нагрузкѣ, разгрузкѣ, а также другихъ возможныхъ утратъ, и предполагая все это лишь въ минимальномъ размѣрѣ $^1/_2{}^0/_0$ общей зерновой перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, мы получимъ утрату зерна въ 2.925.000 пуд., скажемъ 3 милл. пуд. какъ бы исчезнувшаго хлѣба, частью замѣненнаго подмѣсями.

Изъ этого количества на долю утратъ въ вывозномъ сообщеніи упадетъ 1.565.000 пуд. Оцѣнивая ихъ, напримѣръ, по средней вывозной цѣнѣ всѣхъ зерновыхъ товаровъ 1909 г. по 93 коп. за пудъ, получимъ, что всѣ *эти въ минимумъ предположенныя утраты выражаются на пудъ перевезеннаго на вывозъ зерна цифрою 0,46 коп.* Отправители Ельца мнѣ говорили, что они обычно считаютъ въ своихъ выкладкахъ эту потерю равной одной копейкѣ съ пуда. Мы же удержали 0,46 коп., которыя въ суммѣ съ исчисленными 13,26 коп., *даютъ уже 13,72 коп., подлежащихъ вычету изъ цѣны,* за которую хлѣбъ проданъ за границу изъ порта.

Къ этому итогу подлежитъ добавить, обусловленный нашимъ неустройствомъ, узаконенный сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда на устройство складочныхъ приспособленій на жел. дорогахъ; *получается 13,72 + 0,20 = 13,92 коп.*

Въ перечень недоплатъ мы не включили еще потери экспортеровъ отъ медленной погрузки кораблей, хотя эти потери далеко не ничтожны; но таковыя учету не поддаются, поэтому мы ихъ и не учитываемъ. Потери эти примѣрно таковы: за каждыя сутки простоя корабля съ экспортера взимается плата за такъ называемые сталійные дни въ размѣрѣ отъ 300 до 500 руб. въ сутки, въ зависимости отъ величины корабля и спроса на оные. Поэтому, даже при наименьшей платѣ 300 руб., корабль, вмѣстимостью 300.000 пуд., возьметъ въ сутки 0,1 коп. съ пуда за каждый сталійный день. Чрезъ это экспортеръ, стоящій въ зависимости отъ рабочихъ, за пять дней рискуетъ уплатить 0,5 коп. съ пуда и сдѣлаетъ это, конечно, не за счетъ своей прибыли, а все за счетъ того же производителя. Но оставимъ этотъ начетъ по его неуловимости. Конечно, есть еще потери, которыя ускользнули отъ нашего вниманія; есть и такія, которыя, какъ и предыдущія, не поддаются учету. Въ числѣ послѣднихъ, напримѣръ, выдача ссудъ банками подъ дубликаты жел.-дор. накладныхъ обычно изъ 18—24% годовыхъ, о которыхъ мы раньше въ главѣ III говорили. Впрочемъ, банки нельзя очень и обвинять за дороговизну ссудъ, ибо рискъ очень великъ, дубликатъ-документъ очень сомнительнаго достоинства, опредѣляющій только количество, а не качество товара, въ противоположность варранту, опредѣляющему и гарантирующему то и другое.

Итакъ, 13,92 коп. есть сознательно нами уменьшенный вычетъ, который долженъ сдѣлать изъ своей продажной заграничной цѣны экспортеръ при покупкѣ хлѣба для отправки его за границу. Вычеты эти дѣлаются экспортеромъ непосредственно въ тѣхъ исключительно рѣдкихъ случаяхъ, когда онъ самъ по-

купаетъ хлѣбъ на внутреннемъ рынкѣ, прямо у производителя. Обыкновенно же, почти всѣ эти вычеты, за исключеніемъ первыхъ 8,63 коп. и морского фрахта за 3% примѣсей, продѣлываются тѣми посредниками, которые существуютъ между производителями и экспортерами. Но, кромѣ того, эти же посредники являются источниками новаго дополнительнаго въ ихъ пользу налога въ въ 1—2 коп. съ пуда, взимаемаго все съ того же производителя, чтобы дать заработокъ—барышъ, этимъ посредникамъ.

Вотъ этими-то всѣми потерями и объясняется та огромная, въ 16 коп. разница между нашими портовыми цѣнами и американскими, примѣры коихъ мы приводили въ главѣ IV. Наши портовыя цѣны—это цѣны, по коимъ экспортеры покупаютъ хлѣбъ; американскія же, по коимъ они продаютъ, т. е. цѣны на бортѣ корабля. Устраните всѣ исчисленныя потери, и наши портовыя цѣны приблизятся къ американскимъ.

Такимъ образомъ, нынѣ производители хлѣба изъ экспортной цѣны, кромѣ двухъ копеекъ законной прибыли экспортера, не дополучаютъ еще 13,92 п. + 2 = 15,92 коп. съ пуда, при переполненіи портовъ, какъ теперь; при нормальномъ же несоотвѣтствующемъ вывозу подвозѣ хлѣба желѣзными дорогами и при сохраненіи всѣхъ остальныхъ условій, когда экспортеръ былъ бы избавленъ отъ начетовъ minimum 4 коп. выше исчисленныхъ нами и вызываемыхъ исключительно необходимостью образовывать ненужныя въ портѣ депо, потери эти могли бы понизиться до 11,92 коп. на пудъ.

Послѣднее условіе нынѣ немыслимо, съ тѣхъ поръ, какъ желѣз. дороги, подъ гнетомъ криковъ о станціонныхъ залежахъ и требованій, не упорядоченія и нормированія держанія хлѣба на станціяхъ, а возможно быстраго его увоза въ порты, достигли удовлетворенія этого пагубнаго требованія: уничтоженія станціонныхъ залежей и замѣны ихъ залежами въ портахъ, не на отвѣтственности желѣзн. дорогъ, а уже самихъ владѣльцевъ хлѣба,—

переполненіе портовъ стало явленіемъ нормальнымъ, неизбѣжнымъ. А съ этимъ вмѣстѣ о недополученіи сел. хозяевами только 11 коп. за пудъ должно быть забыто; изъ недобора почти 16 коп. хозяева не выйдутъ даже при среднемъ урожаѣ, при чемъ это будетъ только минимумъ недополучки; таковая въ урожайные годы будетъ рости, пропорціонально стараніямъ ж. дорогъ перемѣстить залежи въ порты, въ самыя безобразныя условія храненія, при которыхъ сохранность зерна физически невозможна, какъ мы видѣли на фотографіяхъ; а порча зерна неизбѣжна, какъ логическое послѣдствіе примитивнаго храненія подъ облачнымъ покровомъ, на землѣ, смоченной дождемъ. Послѣдствія такихъ порядковъ, т. е. денежныя потери экспортеровъ, они не могутъ, они должны, спасая себя, перекладывать на производителей, и осуждать ихъ за это, было бы несправедливо. Поэтому въ теперешнемъ переполненіи портовъ кроется причина чрезмѣрнаго упадка цѣнъ въ кампанію 1910 г. Такъ же, какъ мы признали справедливымъ барышъ экспортера, то признаемъ справедливымъ и заработокъ въ 1—2 коп. съ пуда внутреннихъ посредниковъ; слѣдовательно, вычитая его окажется, что 13.92 коп. будетъ чистая недополучка хозяина-производителя за каждый, проданный имъ пудъ зерна.

Теперь посмотримъ, какъ эти потери отзываются на всемъ народномъ хозяйствѣ?

Для этого намъ нужно знать, какое количество хлѣба въ разныхъ видахъ циркулируетъ въ торговомъ оборотѣ.

По вышеприведеннымъ даннымъ, средній, за послѣднее до 1909 года пятилѣтіе, вывозъ хлѣба равнялся 565 милл. пудовъ, при чемъ желѣзными дорогами, по даннымъ Д-та ж.-д. дѣлъ въ вывозномъ сообщеніи, перевезена съ среднемъ съ 1905 по 1909 годъ по 320 мил. пуд. Слѣдовательно, 243 милл. пудовъ доставлено въ порты не жел. дорогами, а гужемъ, по рѣкамъ и каботажемъ. Если мы эту послѣднюю цифру прибавимъ къ сред-

ней за 10 лѣтъ перевозкѣ по жел. дорогамъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, во внутреннемъ и вывозномъ сообщеніи, въ общей средней суммѣ 908.5 милл. пуд., то получимъ 1151,5 милл. пудовъ вращающихся въ нашей внутренней и вывозной торговлѣ.

За послѣдніе два года 1909 и 1910 эта цифра значительно больше, ибо вывозъ 1909 года достигалъ 730 мил. пуд., а въ 1910 году, вѣроятно, значительно превыситъ 750 м. п., т. е. будетъ болѣе принятаго нами средняго вывоза на 185 м. пуд.

Остановимся лишь на принятомъ нами среднемъ до 1909 г. размѣрѣ перевозокъ и вывоза, и посмотримъ, какіе конечные результаты получаетъ страна отъ хлѣботорговаго неустройства.

Едва ли нужно доказывать, что за исключеніемъ годовъ неурожаевъ, когда казна закупаетъ рожь на продовольствіе, обычно наши цѣны на внутреннихъ рынкахъ нормируются портовыми цѣнами, устанавливающими цѣны и для сухопутной границы. Оно и естественно, сухопутная граница участвуетъ въ вывозѣ лишь въ размѣрѣ 15—16% общаго вывоза, поэтому такая подчиненность этихъ цѣнъ портовымъ совершенно естественна, ибо если цѣны эти будутъ ниже портовыхъ, то все пойдетъ въ порты. Дороже нѣтъ никому охоты платить, слѣдовательно, нужно руководиться портовой цѣной.

То же нужно сказать и о цѣнахъ для внутреннихъ потребительныхъ рынковъ, которые не могутъ не подчиняться и не нормироваться портовыми по тѣмъ же соображеніямъ. Отъ этого подчиненія, и то преимущественно въ отношеніи ржи и овса, они могутъ освобождаться только въ годы недородовъ, когда спросъ внутреннихъ рынковъ превышаетъ вывозъ, тогда усиленно падающій.

Вотъ почему на внутреннихъ рынкахъ обычно платятъ ту же цѣну, какая существуетъ для отправки въ порты. Поэтому всѣ недоборы хозяевъ, отъ недоплатъ экспортеровъ, въ равной степени отражаются и на продажахъ производителями на внутренніе рынки.

Далѣе, какъ извѣстно, въ портахъ не существуетъ двухъ разныхъ цѣнъ,—одной для хлѣбовъ, доставленныхъ по желѣз. дорогамъ, а другой для хлѣбовъ, привезенныхъ въ порты гужемъ или водой. Поэтому и на сихъ послѣднихъ хлѣбахъ одинаково отражаются недоплаты экспортеровъ хозяевамъ, и эти послѣдніе, безотносительно къ способу доставки хлѣба въ портъ, несутъ совершенно тождественные недочеты въ размѣрѣ тѣхъ же 13,92 коп. за пудъ, несмотря на то, что ихъ хлѣба не подвергаются жел.-дор. вышеприведеннымъ злоключеніямъ, составляющимъ, однако, наименьшую часть всѣхъ недоборовъ хозяевъ.

Но не на одномъ только зернѣ отражаются эти недочеты хозяевъ; таковые, очевидно, получаются и отъ всего того количества пудовъ другихъ продуктовъ, приготовляемыхъ изъ зерна какъ-то: мука, крупа, пшено и т. п. короче, на всѣхъ имѣющихъ и не имѣющихъ сбытъ за границу хлѣбныхъ товарахъ, вращающихся въ торговомъ оборотѣ, ибо повсемѣстно цѣны, какъ мы видимъ, нормируются портовыми цѣнами. Недополучки отзываются, очевидно, и на всѣхъ продуктахъ переработки зерна, сдѣланныхъ на мѣстныхъ мельницахъ и крупорушкахъ, попавшихъ въ торговый оборотъ, минуя желѣз. дороги, и не поддающихся учету.

Поэтому, только что исчисленный нами торговый оборотъ въ 1151.5 милл. пудовъ фактически, конечно, гораздо ниже дѣйствительнаго. Однако, если мы ограничимся лишь этою уменьшенною суммою и помножимъ эту цифру пудовъ на 13,92 коп., то получится общая сумма недочетовъ хозяевъ исключительно отъ неустройства нашей хлѣбной торговли и отсутствія прежде всего внутреннихъ, а затѣмъ портовыхъ элеваторовъ, въ общей суммѣ 160.288.800 руб., или съ округленіемъ 160.3 милл. руб.

Если мы даже скинемъ 4 коп. потерей отъ переполненія портовъ, возьмемъ лишь 10 коп. съ пуда, то все же получается солидная сумма 115.150.000 руб.

Все это, однако, только minimum потерь: въ дѣйствительности таковыя гораздо больше, ибо мы, какъ читатель видитъ, постоянно исчисляя потери, старались брать наименьшія цифры.

Несмотря на громадность этой цифры потерь хозяевъ и на очень давнее ея существованіе, таковая нами не замѣчается, потому что мы съ ней сроднились, потому что она слагалась изъ малыхъ величинъ, и притомъ издавна и постепенно, вдали отъ нашихъ непосредственныхъ наблюденій. Всѣ мы болѣе или менѣе знаемъ и слышали объ обстоятельствахъ, обусловливающихъ нарожденіе этихъ потерь, о нихъ догадываемся, но значенія ихъ не оцѣниваемъ; мы съ ними свыклись, какъ свыкаемся съ окружающими насъ явленіями природы, не давая себѣ труда ихъ изслѣдовать.

Чтобы быть ближе къ опредѣленію неоправдываемыхъ, нетерпимыхъ потерь, мы съ исчисленной нами суммы въ 160.2 м. скинемъ ту сумму, которую пришлось бы уплатить за избавленіе отъ этихъ потерь внутреннимъ и портовымъ элеваторамъ, которые одни только могутъ отъ всего этого насъ оградить. Въ одной изъ слѣдующихъ главъ мы увидимъ, что при условіи очистки хлѣба, 2-хъ—4-хъ мѣсячнаго его храненія, страхованія, разгрузки въ элеваторъ и нагрузки для отправки изъ элеватора съ предварительнымъ провѣтриваніемъ зерна, при двухкратномъ его взвѣшиваніи, безъ всякихъ раструсокъ, утечекъ и т. д. придется уплачивать внутреннимъ элеваторамъ около 2, 3 коп. съ пуда, а портовымъ около 1, 4 коп. Всего же 3, 7 коп. за хлѣбъ, идущій по жел. дорогамъ въ порты; за хлѣбъ, поступающій въ портовые элеваторы съ воды 1, 4 коп.; и 2, 3 коп. за пудъ хлѣба, идущаго во внутреннемъ сообщеніи на внутреніе же потребительные рынки.

При этихъ платахъ за зерно, поступающее изъ внутреннихъ элеваторовъ въ портовые, придется уплатить обоимъ элеваторамъ около 11.914.000 руб., за зерно въ портовые элеваторы съ

воды—3.402.000 р., за зерно, идущее съ внутреннихъ элеваторовъ на внутреніе потребительные рынки 5.198.000 р. Всего же около 20.514.000 р.

При этомъ барыши экспортеровъ, отправителей съ внутреннихъ рынковъ и комиссіонерскіе заработки остаются тѣ же, хотя въ отношеніи двухъ послѣднихъ нужно замѣтить, что при правильной организаціи элеваторнаго дѣла, какъ мы дальше увидимъ, наличность таковыхъ перестанетъ быть печальною необходимостью и отъ нихъ можно будетъ избавиться при наличности элеваторовъ.

Итакъ, изъ 160.2 милл. руб. надлежитъ вычесть 20.5 милл. руб., получается остатокъ 139.7 м. р. которыми нынѣ сел. хозяева оплачиваютъ наше хлѣботорговое неустройство.

Эта минимальная, но все же очень солидная сумма въ конечномъ счетѣ падаетъ на производителей—сельскихъ хозяевъ, и притомъ не всей Россіи, а лишь хлѣбовывозящихъ губерній, имѣющихъ слѣдующія площади посѣвовъ.

6 губерн. центр. черноз. съ площ. посѣвъ въ	10.270.400	дес.
6 среднихъ волжскихъ . „ „ „ „	10.721.400	„
2 нижнихъ волжскихъ . „ „ „ „	6.305.900	„
6 новороссійскихъ . . „ „ „ „	16.145.600	„
3 юго-западныхъ . . . „ „ „ „	5.293.500	„
3 малороссійскихъ . . „ „ „ „	5.384.500	„
26 губерній	54.121.300	дес.

Такимъ образомъ, каждая посѣвная десятина этихъ, кормящихъ Россію и заграницу, губерній оплачиваетъ эти непорядки и неустройства налогомъ въ 2 р. 58 коп.

Если изъ этихъ 26 губерній выключить 5 губерній не земскихъ и Область войска Донского, съ общей ихъ посѣвной площадью въ 12.710.000 дес., то остается 20 губерній съ

41.411.300 десятинъ. Въ этихъ 20 губерніяхъ общая сумма всѣхъ земскихъ налоговъ, получаемыхъ со всѣхъ видовъ и родовъ облагаемыхъ имуществъ, равняется на 1909 г. 91.689.000, что составляетъ на посѣвную десятину 2 р. 21 коп. Если же изъ общей суммы расходовъ отчислить одну пятую, покрываемую всѣми иными поступленіями и налогами, кромѣ налога съ земли, то на эту послѣднюю придется разложить лишь 73.351.680 р. Распредѣливъ эту послѣднюю сумму на посѣвную площадь 41,4 милл. дес., окажется, что земскій налогъ на посѣвную десятину равняется 1 р. 77 коп. Если же мы къ этому послѣднему прибавимъ еще и Госуд. Позем. налогъ, напримѣръ, по окладу 1908 упадающій на эти же губерніи въ суммѣ 8.413.860 руб., который при распредѣленіи его на посѣвную площадь выразится 20 коп. на десятину, то окажется что сумма этихъ двухъ налоговъ достигаетъ лишь 1 р. 97 коп. Такимъ образомъ исчисленныя потери отъ нашей хлѣботорговой неурядицы и неустройства въ минимальномъ исчисленіи падаютъ на посѣвную десятину въ размѣрѣ, превышающемъ земское и государственное земельное обложеніе, столь болѣзненно взыскиваемые съ плательщиковъ оного.

Таковы печальные хозяйственные итоги истекшаго сорокопятилѣтія созданные невниманіемъ къ интересамъ основного промысла страны, на которомъ базируетъ имущественное благостояніе населенія и финансовое благополучіе Государства.

ГЛАВА VI.

Четверть-вѣковыя заботы объ упорядоченіи хлѣбной торговли въ Россіи.

ПОЛЕЗНОСТЬ и необходимость элеваторной системы для избавленія сельскихъ хозяевъ отъ ежегодныхъ свыше стамилліонныхъ потерь оспаривать нельзя, на этотъ счетъ двухъ мнѣній быть не можетъ. Нѣтъ также и иного средства преобразовать, соотвѣтственно современнымъ условіямъ жизни, существующаго торговаго уклада, требующаго упорядоченія торговли.

Въ той же степени несомнѣнно, что нельзя предоставлять элеваторнаго дѣла частной предпріимчивости. Длинный въ нѣсколько десятилѣтій опытъ родоначальника элеваторнаго дѣла Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и Канады служитъ нагляднымъ и убѣдительнымъ примѣромъ этой невозможности. Еще 25 лѣтъ тому назадъ, когда впервые у насъ въ Россіи нарождался элеваторный вопросъ, я въ то время въ запискахъ, мною поданныхъ Министрамъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Предсѣдателю Комитета Министровъ, а также Орловскому Губернскому и Елецкому Уѣздному Земскимъ Собраніямъ, защищалъ эту же точку зрѣнія и предсказывалъ тѣ печальные результаты, которые могутъ получиться для сельскихъ хозяевъ отъ предоставленія элеваторнаго дѣла частной предпріимчивости. Въ эти четверть вѣка Америка дала массу матеріала для подтвержденія моего взгляда на дѣло. Ежедневно ростущее общественное движеніе тамъ противъ частныхъ элеваторовъ, въ пользу

правительственныхъ и общественныхъ, въ Канадѣ уже вылившееся въ почти законченную форму, есть, конечно, такое императивное и непререкаемое доказательство, чтобы разъ навсегда отказаться отъ повторенія ошибки изобрѣтателей элеваторной системы. Тамъ на своей родинѣ, въ Соед. Штатахъ, система частныхъ элеваторовъ слагалась постепенно и выливалась изъ необходимости имѣть хлѣбнымъ торговцамъ амбары, наиболѣе дешевые въ отношеніи полноты использованія сооруженія; одновременно, въ виду страшной дороговизны рабочихъ рукъ, въ особенности 60—70 лѣтъ назадъ, нужно было, чтобы хлѣбные магазины были таковы, чтобы въ нихъ можно было всѣ необходимыя въ торговлѣ манипуляціи съ зерномъ совершать возможно дешево внѣ зависимости отъ стоимости и наличности рабочихъ рукъ. Вотъ это-то обстоятельство, т. е. стремленіе къ удешевленію храненія зерна и его обработки для торговли, и было первоначальною причиною къ созданію типа силосныхъ магазиновъ съ механическимъ ихъ оборудованіемъ.

Эти амбары дешеваго пользованія создавались первоначально исключительно купцами и обслуживали только ихъ личныя торговыя потребности, какъ и нынѣ большинство элеваторовъ, о чемъ мы говорили во II главѣ, принадлежатъ отдѣльнымъ хлѣбнымъ торговцамъ—крупнымъ капиталистамъ, или же компаніямъ таковыхъ. Поэтому-то и говорятъ, что американскіе элеваторы торгуютъ хлѣбомъ и, конечно, главная выгода ихъ владѣльцевъ именно въ торговлѣ. Они-то устанавливали элеваторное дѣло, ими же и вырабатывались типы хлѣбовъ, отправляемыхъ изъ различныхъ районовъ. Лишь позже стали возникать публичные склады (publik. stores), дѣлавшіе болѣе мелкимъ хлѣбнымъ торговцамъ доступнымъ блага элеваторной системы. Еще разъ напомнимъ, что огромное большинство элеваторовъ, какъ терминальныхъ, такъ равно и линейныхъ—мелкихъ, принадлежатъ хлѣботорговымъ фирмамъ большого капиталистическаго калибра, или же объединеннымъ обще-

ствамъ многихъ такихъ фирмъ, примѣры и перечень коихъ мы въ той же второй главѣ приводили. Когда у насъ въ торговлѣ были и фирмы солидныя, и капиталы у нихъ большіе, они доминировали на международномъ рынкѣ, конкурентовъ не было, не было и тѣхъ условій, которыя побуждали бы ихъ къ созданію магазиновъ элеваторнаго типа. Поэтому теперь, когда наша хлѣбная торговля такъ сильно демократизировалась, когда отъ нея ушелъ капиталъ, думать, что внутренніе элеваторы будетъ строить частная предпріимчивость—утопія. Есть много предпріятій, дающихъ и обѣщающихъ гораздо болѣе выгодный заработокъ, чѣмъ элеваторы. Къ тому же, изолированно, въ отношеніи всей сѣти и портовъ, поставленные элеваторы всего менѣе могутъ обѣщать большіе или даже сносные дивиденты, такъ какъ таковые, вслѣдствіе своей изолированности, могутъ быть только зернохранилищами, механически оборудованными, не дающими всѣхъ благъ элеваторной системы. У насъ на глазахъ примѣровъ этого много, столько же, сколько внутреннихъ элеваторовъ. Изъ нихъ всѣхъ, какъ нѣкоторое исключеніе составлялъ Елецкій элеваторъ, но и это потому, что Елецъ самъ по себѣ мукомольный центръ; кромѣ того, организація элеваторнаго управленія имѣла, по сравненію съ другими элеваторами, общественную организацію, близкую къ сел. хозяйственному и торговому люду; не даромъ, когда сгорѣлъ элеваторъ, были столь озабочены его возстановленіемъ хлѣботорговые и банковые Елецкіе круги. Озабочены были возстановленіемъ элеватора и сел. хозяева, несмотря на то, что наличіе 45 ст. О. У. Р. ж. д. лишало Елецкое Земство той денежной выгоды, которую оно могло бы имѣть, если бы Елецкій элеваторъ не былъ такъ изолированъ, а представлялъ бы собою одно изъ звеньевъ цѣльной элеваторной сѣти. Въ отношеніи богатства хлѣбомъ, районъ Кочетовскаго элеватора стоитъ въ гораздо болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ Елецъ, но работалъ онъ тише, вслѣдствіе той же изолирован-

ности, вредъ коей усугубляется все тою же 45 ст. Об. У. Р. ж. д., а также нигдѣ не существующею практикою выдачи банками ссудъ подъ ничего, кромѣ названія хлѣба, не гарантирующій дубликатъ ж. д. накладной.

Все это, въ связи съ демократизаціей хлѣбной торговли, дѣлаетъ очень неблагоразумнымъ затрату частныхъ капиталовъ въ элеваторное дѣло.

Иначе станетъ дѣло, когда пойдетъ рѣчь не объ элеваторахъ, отдѣльно, изолированно стоящихъ, а о сѣти элеваторовъ, взаимно объединенныхъ и связанныхъ не только общностью цѣлей и задачъ, но и общностью интересовъ руководителей оныхъ. Нужда въ такой постановкѣ элеваторнаго дѣла уже глубоко проникла въ сознаніе Американскихъ Соед. Штатовъ и Канады, близко знакомыхъ съ хорошими и дурными сторонами элеваторной системы торговли. Если дѣло это еще держится въ рукахъ капиталистовъ, то только вслѣдствіе большой трудности борьбы съ капиталомъ въ странахъ съ широкимъ народнымъ представительствомъ, тѣмъ болѣе республиканскимъ.

Когда у насъ говорятъ о частной предпріимчивости въ элеваторномъ дѣлѣ, то всего чаще исходятъ отъ воспоминаній о Русско-Американской компаніи, 25 лѣтъ назадъ предлагавшей свои капиталы для сооруженія въ Россіи сѣти элеваторовъ. Но американцы слишкомъ хорошо знаютъ элеваторное дѣло, чтобы затрачивать свои капиталы только на постройку усовершенствованныхъ хлѣбныхъ складовъ; еще менѣе, конечно, имѣли они въ виду возрожденіе и упорядоченіе русской хлѣбной торговли. Извѣдавъ на опытѣ всю прелесть захвата въ монопольныя руки хлѣбной торговли, они стремились именно къ этому. Тогда бы американскій капиталъ, владѣя хлѣбной торговлей въ то время двухъ главнѣйшихъ странъ вывоза, сумѣлъ бы извлечь выгоду изъ занятаго положенія и, конечно, о русскихъ хозяевахъ и хлѣбныхъ торговцахъ заботился бы менѣе, чѣмъ

о своихъ соотечественникахъ. Вотъ эти-то соображенія и опасенія послужили главными основаніями къ недопуску этой компаніи. Для постройки же изолированныхъ элеваторовъ за 25 лѣтъ не нашлось у насъ никого, и не найдется. Между тѣмъ, въ настоящемъ фазисѣ хлѣбной торговли, созданіе элеваторной системы необходимо, какъ единственный выходъ изъ того тупика хлѣботорговаго распада и разложенія, въ которомъ мы нынѣ стоимъ какъ въ деревнѣ, такъ равно на внутреннихъ и вывозныхъ рынкахъ.

Вопросъ объ упорядоченіи хлѣбной торговли и о сооруженіи сѣти элеваторовъ въ Россіи имѣетъ свою почти четверть-вѣковую исторію, начавшуюся съ зарожденія Русско-Американской Компаніи въ 1885 году. Далѣе, 28 Сентября 1888 года уже началъ работать Елецкій земскій элеваторъ. Въ томъ же 1888 году учреждена Высочайше утвержденная Комиссія, подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря В. К. Плеве, очень многолюдная, перемѣнчиваго состава. Она состояла изъ коммерсантовъ, профессоровъ-экономистовъ, желѣзнодорожныхъ дѣятелей, практиковъ, общественныхъ дѣятелей и др. Пишущему эти строки, въ бытность Елецкимъ Предводителемъ Дворянства, довелось тоже работать въ этой комиссіи съ самыхъ первыхъ ея дней, когда въ составъ ея входили лишь: А. С. Ермоловъ отъ Министерства Финансовъ, В. В. Саловъ отъ Путей Сообщенія, И. А. Звегинцевъ отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, Директоръ Департамента Сельской Промышленности Милютинъ. Въ Комиссію приглашались сотни болѣе или менѣе извѣстныхъ дѣятелей въ области науки (А. И. Чупровъ) и практики. Я очень хорошо помню тщательность изслѣдованій этою комиссіею, дѣланныхъ по разнымъ вопросамъ; помню, какъ тщательно и всесторонне все въ ней разрабатывалось. Обсуждая мѣропріятія къ подъему выгодности сельско-хозяйственнаго промысла, комиссія въ 1890 году пришла къ заключенію о необходимости: 1) устрой-

ства за счетъ казны планомѣрной сѣти элеваторовъ и складовъ при желѣзныхъ дорогахъ и водныхъ путяхъ, а также складовъ болѣе простаго типа въ мѣстахъ, удаленныхъ отъ желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей, и организаціи управленія элеваторами и складами казною, при участіи представителей общественныхъ учрежденій; 2) производства элеваторами и складами не только необходимыхъ техническихъ операцій надъ зерномъ (очистка, сортировка, взвѣшиваніе, перегрузка и т. п.), но и коммерческихъ (выдача варрантовъ и ссудъ, пріемъ порученій по продажѣ и т. п.); 3) учрежденіе въ портахъ обязательной хлѣбной инспекціи, а временно, впредь до устройства сѣти элеваторовъ, введеніе въ портахъ факультативной инспекціи по примѣру, учрежденной въ то время инспекціи въ Ригѣ; 4) изданіе правилъ для хлѣбной торговли въ портахъ и на внутреннихъ рынкахъ; 5) привлеченіе нашихъ консуловъ къ обязанностямъ по представительству интересовъ русскихъ экспортеровъ на заграничныхъ рынкахъ.

Какія прекрасныя предположенія! Вѣдь теперь не было бы и вопроса объ улучшеніи условій реализаціи урожая и упорядоченія торговли хлѣбомъ, если бы тогда же все сіе было сдѣлано. Къ сожалѣнію, ничего не выполнено ни въ какой долѣ.

Въ 1892 году вновь возникъ вопросъ объ упорядоченіи хлѣбной торговли, на этотъ разъ въ Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ Министерства Финансовъ. Созвано многолюдное Совѣщаніе, въ которомъ вновь довелось мнѣ участвовать. Какія большія упованія возлагали на это Совѣщаніе участники онаго, въ виду того, что иниціаторами являлись новые дѣятели, только что призванные къ власти. По отношенію къ надзору за вывозной хлѣбной торговлей, сельскіе хозяева высказались за установленіе правительственной хлѣбной инспекціи. Члены же Совѣщанія, изъ среды хлѣбныхъ торговцевъ, не допускали такой инспекціи и обязательной нормировки примѣсей въ экспортируемомъ зернѣ. Толковали, разсуждали о многомъ, но въ концѣ концовъ результатовъ ника-

кихъ. Въ 1899 году вновь созвана комиссія по тому же предмету, которой предшествовали обслѣдованія торговли 1893 года чрезъ особое лицо,—почтеннаго г. А. Н. Козловскаго. Вновь разговоры о нормировкѣ примѣсей, о штрафахъ за нарушеніе, объ инспекторахъ за симъ наблюдающихъ, объ элеваторахъ американскаго типа для храненія торговыхъ запасовъ, и какихъ-то простѣйшихъ для сельско-хозяйственнаго хлѣба, о классификаціи зерна, объ обезличеніи онаго, о хлѣбной элеваторной инспекціи, объ учрежденіи междувѣдомственнаго комитета для интендантскихъ покупокъ, объ устраненіи залежей чрезъ развитіе желѣзныхъ дорогъ, объ облегченіи условій подхлѣбнаго кредита изъ Государственнаго Банка, о реорганизаціи биржъ, объ установленіи надзора за базарной торговлей со стороны мѣстнаго самоуправленія, объ обязательности торговли на вѣсъ, а не на объемъ и, наконецъ, о нормальной пулькѣ для опредѣленія натурнаго вѣса зерна. Да о чемъ тогда мы ни толковали (авторъ сего труда участвовалъ и въ этой комиссіи) и какими надеждами, самыми розовыми, мы тогда ни жили. Осязательнымъ, уловимымъ, ощутимымъ результатомъ, кажется, должно считать только установленіе обязательности торговли на вѣсъ, и созданіе особой палаты мѣръ и вѣсовъ. Для того времени эта неподвижность дѣла понятна и объяснима. Люди, вѣдавшіе всѣ эти вопросы и дѣла, отвлечены были въ другую творческую область. Они строили желѣзныя дороги и создавали, за счетъ колоссальныхъ народныхъ жертвъ, тягостнѣйшими таможенными пошлинами, заводско-фабричную промышленность, да еще въ объемѣ, превышающемъ потребности страны, отчего она съ 1899 года постепенно стала превращаться въ непосильную ношу для народа, прелести которой мы всѣ ощущали въ 1904 г. Результатъ: одни желѣзныя дороги въ бѣдной странѣ нынѣ легли на шею казнѣ громадными убытками; другія ушли изъ нашихъ рукъ, вмѣстѣ съ наиболѣе нами оборудованнымъ портомъ. Но этимъ не кончилось обслуживаніе народно-хозяйственныхъ нуждъ различными совѣщаніями.

На смѣну этому третьему Совѣщанію явилось ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное въ Январѣ 1902 г. Особое Совѣщаніе о „нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности и народныхъ промысловъ, съ нимъ связанныхъ“. Оно тоже, среди очень многихъ вопросовъ самаго разнороднаго свойства до реформы крестьянскаго управленія и волостныхъ судовъ включительно, занимаясь всякими вопросами и дѣлами, часто очень отдаленнаго значенія и интереса для сел. хозяйства, почтило своимъ вниманіемъ и эти, насъ занимающіе, вопросы. Въ строжайшей послѣдовательности обсуждало оно вопросы объ условіяхъ реализаціи урожаевъ: 1) необходимость установленія болѣе совершенной организаціи сельско-хозяйственной статистики для точнаго опредѣленія площади посѣвовъ и періодическаго собиранія свѣдѣній объ урожаяхъ; 2) о расширеніи сѣти желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ сельскаго хозяйства и торговли; 3) объ упорядоченіи перевозки хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ; 4) объ объединеніи фонда, образуемаго на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ изъ сбора $^1/_5$ к. съ пуда, на устройство постоянныхъ складочныхъ помѣщеній на желѣзнодорожныхъ станціяхъ; 5) объ улучшеніи водныхъ перевозокъ и учрежденіи рѣчныхъ комитетовъ, пополненныхъ представителями земства; 6) объ оборудованіи портовъ и пунктовъ массовой перегрузки хлѣба съ желѣзныхъ дорогъ на воду и обратно, а также станцій съ особенно усиленнымъ пріемомъ хлѣба; 7) объ облегченіи частнымъ предпринимателямъ устройства элеваторовъ; 8) объ измѣненіи закона о товарныхъ складахъ; 9) объ организаціи храненія хлѣба, находящагося въ распоряженіи сельскихъ хозяевъ и доступнаго подъ этотъ хлѣбъ кредита; далѣе о биржахъ и биржевыхъ порядкахъ, о биржевыхъ посредникахъ и законахъ, о торговыхъ посредникахъ и т. п. Между всѣми этими вопросами Особое Совѣщаніе подвергло пересмотру и заключенія Комиссіи В. К. Плеве и, какъ можно было ожидать, отнеслось къ нимъ отрицательно, въ противоположность се скимъ хозяевамъ, которые отно-

сились и нынѣ относятся вполнѣ сочувственно, не безъ основанія видя въ нихъ дѣйствительныя мѣры къ улучшенію положенія. Совѣщаніе признало, что при современномъ строѣ хлѣбной торговли въ Россіи, элеваторы могли бы имѣть значеніе лишь въ качествѣ аппарата для механической перегрузки зерна *) и его храненія, но непримѣнимы пока для цѣлей сортировки и обезличенія зерна, которымъ *служатъ* (?!) элеваторы въ другихъ странахъ; въ виду этого сооруженіе въ странѣ правильной сѣти элеваторовъ, отъ пунктовъ первоначальной погрузки хлѣба на желѣзныя дороги до вывозныхъ портовъ, представляется *преждевременнымъ*. Далѣе оно полагало, что, въ качествѣ ускоряющаго и удешевляющаго перегрузку зерна механизма, элеваторы могли бы быть полезны только въ пунктахъ вывоза нашего хлѣба морскимъ путемъ, въ мѣстахъ болѣе или менѣе постоянной массовой передачи хлѣба съ желѣзныхъ дорогъ на воду и обратно и на нѣкоторыхъ станціяхъ особенно усиленнаго подвоза хлѣба; осуществленіе же сего можетъ быть возложено на Министерство Путей Сообщенія. А на ряду съ этимъ признавалось полезнымъ содѣйствовать нарожденію частныхъ элеваторовъ. Комиссія же Особаго Совѣщанія выработала слѣдующіе пункты, не попавшіе на обсужденіе Совѣщанія вслѣдствіи его закрытія.

1) Въ цѣляхъ предупрежденія усиленнаго выбрасыванія сельскими хозяевами хлѣба осенью на рынокъ, что крайне неблагопріятно отражается на цѣнахъ и на условіяхъ перевозки хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ, устройство, въ возможной близости отъ мѣстъ производства и отъ усовершенствованныхъ путей сообщенія, зернохранилищъ общаго пользованія—является дѣломъ государственной важности; 2) зернохранилища эти должны быть про-

*) Такія истины могли высказываться только вслѣдствіе полнаго незнакомства съ существомъ элеваторнаго дѣла.

стѣйшаго типа (?) *) и приспособлены, главнымъ образомъ, къ дешевому храненію хлѣба **) къ очисткѣ и сортировкѣ простѣйшими средствами ***); 3) при зернохранилищахъ должна быть организована выдача ссудъ подъ принимаемый на храненіе хлѣбъ, при чемъ кредитъ желательно оказывать на возможно льготныхъ условіяхъ ****); 4) къ дѣлу устройства и содержанія зернохранилищъ желательно привлечь особыя, спеціально для сей цѣли организованныя изъ среды сельскихъ хозяевъ, корпоративныя учрежденія, а гдѣ таковыхъ не оказалось бы,—земства и учрежденія мелкаго кредита; 5) въ виду общеполезнаго значенія указанныхъ зернохранилищъ желательна поддержка въ дѣлѣ ихъ возникновенія и функціонированія со стороны правительства, путемъ отпуска изъ казны средствъ, въ видѣ ссудъ, на устройство зернохранилищъ и на организацію кредита. Изъ сопоставленій сужденій Особаго Совѣщанія и Комиссіи, изъ его состава выдѣленной подъ предсѣдательствомъ П. П. Семенова, видно глубокое противорѣчіе во взглядахъ двухъ коллегій, и нерѣшительность, несмѣлость послѣдней называть вещи своими именами, прямо и просто высказать взглядъ, противоположный

---

*) Складъ элеваторъ именно есть зернохранилище, въ которомъ храненіе, очистка, провѣтриваніе, нагрузка, отгрузка, взвѣшиваніе доведены до крайней простоты и дешевизны.

**) Таковыми могутъ быть только амбары элеваторнаго типа, придуманные практическими янками для полноты использованія амбаровъ.

***) Нельзя не пожалѣть, что комиссія не сказала, что она подразумѣваетъ подъ послѣдними четырьмя словами, общую ли задачу упрощенія способа очистки и сортировки, практикуемые ли на всѣхъ элеваторахъ наиболѣе простые наиболѣе совершенные и, въ то же время, наиболѣе дешевые (1,0 к. съ пуда) способы, или практикуемые у землевладѣльцевъ и крестьянъ простые но несовершенные и сравнительно дорогіе способы, или, наконецъ, наиболѣе простой—лопатная вѣйка на вѣтрѣ.

****) Вѣдь возможность получать ссуды подъ варранты элеватора изъ банковъ, это и есть наиболѣе простой способъ; а обезпеченность ссуды залогомъ хлѣба, отданнаго на храненіе третьему лицу,—элеватору, сдѣлаетъ ее наиболѣе дешевой и потому льготной.

первой коллегіи. Въ этомъ нужно видѣть или нежеланіе препираться, или недостаточное знакомство съ элеваторнымъ дѣломъ, ибо по существу заключеніе комиссіи сводилось къ созданію элеваторной сѣти. Но да не подумаетъ читатель, что заботы объ упорядоченіи хлѣбной торговли прекратились съ закрытіемъ Особаго Совѣщанія о нуждахъ сел.-хоз. промышленности и народныхъ промысловъ, съ нею связанныхъ. Какъ извѣстно, это Совѣщаніе, писавшее и разсуждавшее о „всѣхъ вещахъ и нѣкоторыхъ прочихъ", не выключая и судебной реформы, ни для сел. хозяйства, ни для народныхъ промысловъ, ни для упорядоченія хлѣбной торговли ровно ничего не сдѣлало и, по закрытіи своемъ, оставило лишь 60 томовъ своихъ матеріаловъ, которые оно позаботилось разослать во всевозможныя учрежденія на храненіе съ неопредѣленной цѣлью. Позже Министерство Финансовъ по этому вопросу никакихъ новыхъ Совѣщаній и съѣздовъ не собирало; но за то Министерство Торговли, къ которому перешли эти заботы о торговлѣ, при всѣхъ министрахъ усердно тщится въ Совѣщаніяхъ, составляемыхъ изъ членовъ биржевыхъ комитетовъ и хлѣбныхъ экспортеровъ, выработать и установить какіе-то надзоро-карательныя мѣры, для упорядоченія хлѣбной торговли, какъ будто въ наше время всеобщей деморализаціи, въ томъ числѣ и хлѣбной торговли, такими недѣйствительными и несоотвѣтствующими грандіозности задачи средствами можно переродить людей. Общественные нравы исправляются только суровыми карами или, всего вѣрнѣе, такими условіями, такою обстановкою торговли, при которой злая воля была бы стѣснена до невозможности ея проявленія; а этого можно достигнуть только стройною системою элеваторовъ, но ни въ какомъ случаѣ не полицейскимъ надзоромъ за торговлей, и не формою контрактовъ, на которые теперь возлагаютъ такія упованія, и которыя лишь ведутъ къ увѣковѣченію и нивеллировкѣ засоренности до нормы, могущей ежедневно быть нарушенной. Но все равно, такъ или

иначе дѣло, правильно и опредѣленно поставленное Комиссіей В. К. Плеве въ 1890 году, до сего 1910 года не сдвинулось съ мѣста; и когда въ 1909 году Богъ послалъ хорошій урожай, вновь возникли вопросы о наиболѣе выгодной его реализаціи.

На этотъ разъ правительство не осталось безучастнымъ зрителемъ. Въ ожиданіи усиленной перевозки хлѣба, желѣзныя дороги къ этому подготовились и, несмотря на изумительный наплывъ грузовъ, онѣ даже безъ залежей везли грузы до тѣхъ поръ, пока не закупорили портовъ, не образовали въ нихъ залежей, дошедшія до такихъ размѣровъ, при которыхъ всѣ частные магазины, элеваторы, безквартирные дома, вагоны и даже нефтяные цистерны оказались заполненными зерномъ. Экспортеры наши и заграничные импортеры не успѣвали покупать и вывозить все навезенное и подвозимое. При такихъ обстоятельствахъ правительство конечно безсильно. Дальнѣйшая работа желѣзныхъ дорогъ въ томъ же темпѣ, несоотвѣтственномъ вывозу изъ портовъ, грозила уже большой опасностью въ портахъ. Между тѣмъ, подвозъ на станціи хлѣба, отправляемаго на комиссію въ порты, съ залогомъ дубликатовъ накладной, продолжался и превышалъ вывозъ изъ портовъ. Стали образовываться залежи и, Богъ вѣсть, до какихъ бы размѣровъ они дошли, и насколько бы упали цѣны, если бы правительство, хотя съ нѣкоторымъ опозданіемъ, въ половинѣ минувшаго Августа не измѣнило тѣ правила выдачи ссудъ подъ хлѣба изъ Государственнаго Банка, въ направленіи большаго смягченія условій, упрощенія формальностей и сокращенія ссуднаго процента. Это обстоятельство, въ связи съ засухой во всей черноземной Россіи, уменьшающей виды на урожай 1910 года, а также неблагопріятные слухи изъ Аргентины, все вмѣстѣ взятое, повліяло въ двухъ направленіяхъ: въ Россіи это не задержало безумную отправку хлѣбовъ, а за границей это вызвало опасе

ніе повышенія цѣнъ, вмѣсто ожидавшагося пониженія, что не могло не побудить къ усиленію вывоза изъ нашихъ портовъ. И все же порты, въ особенности южные и Петербургъ, оказались переполненными, и образовались порядочныя залежи на желѣзныхъ дорогахъ.

Министръ Путей Сообщенія С. В. Рухловъ объѣхалъ, осмотрѣлъ много желѣзныхъ дорогъ и портовъ и затѣмъ созвалъ очень многолюдное Совѣщаніе *) изъ лицъ, освѣдомленныхъ по транспортному, коммерческому и банковому дѣламъ. Серьезно и всесторонне обсудивъ положеніе и заслушавъ рядъ серьезныхъ докладовъ, Совѣщаніе признало, что въ томъ году желѣзныя дороги очень успѣшно выполнили свою обязанность по перевозкѣ хлѣба, что неустойка на этотъ разъ за портами, съ одной стороны вслѣдствіе будто бы недостаточнаго развитія портовыхъ станцій въ отношеніи путей, съ другой вслѣдствіе недостаточнаго оборудованія портовъ складочными амбарами для помѣщенія неувозимаго хлѣба. О широкомъ кредитѣ Госуд. Банка подъ хлѣбъ въ магазинахъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ трактовали какъ о мѣрѣ разносторонне полезной и цѣлесообразной, облегчающей задачу ж. дороги по перевозкѣ грузовъ. Не говорилось только о томъ, что усиленная перевозка хлѣба ж. дорогами, въ несоотвѣтствіи къ заграничному вывозу, привела къ переполненію портовъ хлѣбомъ, т. е. къ перенесенію залежей съ линейныхъ станцій въ порты, гдѣ таковыя требуютъ огромныхъ расходовъ экспортеровъ и, конечно, за счетъ сельскихъ хозяевъ.

Черезъ два мѣсяца, въ Октябрѣ истекшаго года, по постановленію Совѣта Министровъ, было образовано еще новое Совѣщаніе по вопросу о наилучшей реализаціи урожаевъ, подъ пред-

*) Занятый другими дѣлами, я, къ сожалѣнію, не могъ воспользоваться любезнымъ приглашеніемъ и утѣшаю себя тѣмъ, что послѣ установленнаго Государственнымъ Банкомъ облегченнаго кредита подъ хлѣбъ, никакой другой мѣры придумать было нельзя. Такъ оно и оказалось.

сѣдательствомъ Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ А. В. Кривошеина, изъ представителей четырехъ Министерствъ: Финансовъ, Торговли и Промышленности, Путей Сообщенія и свѣдущихъ лицъ тѣхъ же спеціальностей, изъ которыхъ обычно составлялись всѣ однородныя Совѣщанія. И въ этомъ Совѣщаніи, въ которомъ я имѣлъ честь участвовать, тоже во всѣхъ сужденіяхъ вращались около тѣхъ же заключеній, какъ Комиссія В. К. Плеве, Совѣщанія 1892 и 1899 гг. и подкомиссія П. П. Семенова,

Вполнѣ точно и опредѣленно за элеваторную систему высказывался только тогдашній Управляющій Государственнымъ Банкомъ, нынѣ Министръ Торговли, С. И. Тимашевъ, такъ же какъ и я проводилъ взгляды, излагаемые въ настоящей работѣ. Какая дальнѣйшая судьба работъ Совѣщанія, мнѣ неизвѣстно. Нынѣ какъ кажется Госуд. Банкъ предпринимаетъ постройку элеваторовъ въ нѣкоторыхъ пунктахъ. Корабль сдвинутъ съ мели на которой онъ 25 лѣтъ сидитъ смѣлымъ починомъ, правильно разумѣющаго дѣло преемникомъ: С. И. Тимашева, А. В. Каншинымъ. Управляющ. Госуд. Банкомъ. Богъ въ помощь скажутъ ему сел. хозяева и поблагодарятъ его какъ и М-ра Финансовъ, В. Н. Коковцева, принявшихъ на себя смѣлость почина.

Чему, какъ не отсутствію у насъ элеваторовъ и переполненію портовъ, сел. хозяева обязаны крушеніемъ хлѣбныхъ цѣнъ 1910 года, для чего не было достаточныхъ основаній, такъ какъ, несмотря на хорошій урожай хлѣбовъ, вывозъ за границу все время превышалъ количественно вывозъ 1909 года, слѣдовательно, налицо и большое требованіе. Остатки отъ 1909 года были далеко не такъ велики, какъ о нихъ говорили, между тѣмъ, цѣны страшно упали. Будь элеваторы съ ихъ организаціей освѣдомленности объ урожаѣ у насъ и за границей, не могло бы произойти то вздуваніе ожидаемаго урожая, которымъ съ апрѣля мѣсяца занимались газеты и ранѣе всѣхъ наши офиціозы: Торгово-про-

мышленная газета и Извѣстія Глав. Упр. З. и З. Это вздуваніе имѣло послѣдствіемъ испугъ банковъ, выдавшихъ ссуды подъ дорогой хлѣбъ, отсюда экзекуціонная его продажа съ пониженіемъ цѣнъ и разореніемъ заемщиковъ *); другимъ послѣдствіемъ этого вздуванія было послѣдовавшее вздуваніе запад. европейскими газетами тамошнихъ урожаевъ, съ цѣлью использовать наше легкомысленное хвастовство для пониженія цѣнъ, чего сіи послѣднія блестяще достигли. Мы же, страна вывозящая, опростоволосились; стремясь кого-то утѣшать, что у насъ не будетъ неурожая, который ожидался вслѣдствіе сухой осени, забыли про то, что этими хвастливыми утѣшеніями играютъ въ руку З. Европы въ ущербъ Россіи. *Страны вывозящія хлѣбъ, должны быть всегда очень осторожны въ публичной оцѣнкѣ видовъ на урожай, о которомъ люди понимающіе твердо и опредѣленно никогда не будутъ говорить до времени его уборки.*

Если бы были элеваторы съ управительной при нихъ организаціей, составленной изъ серьезныхъ хлѣбныхъ купцовъ и сел. хозяевъ, то при нихъ ничего подобнаго не могло бы произойти; они бы сумѣли поставить на свое мѣсто газетныхъ болтуновъ и имѣли бы точныя свѣдѣнія изъ-за границы чрезъ свою агентуру, которая необходимо должна быть тамъ учреждена.

Правильная освѣдомленность касательно урожаевъ, при кредитѣ не подъ хлѣбъ, а подъ зерновыя бумаги, видимость хлѣбныхъ запасовъ, конечно, не терроризировала бы банковъ, а все вмѣстѣ не вызывало бы ничѣмъ неоправдываемой паники на внутреннихъ хлѣбныхъ рынкахъ, которые нынѣ, при большомъ

*) Люди свѣдущіе утверждаютъ, что въ іюнѣ паника была вызвана банками, которые сами участвовали въ торговлѣ хлѣбомъ, и стали выбрасывать на рынкахъ по любой цѣнѣ хлѣбъ, яко бы заложенный, а въ дѣйствительности свой собственный. Американскіе банки въ такихъ случаяхъ еще усиленнѣе стали бы скупать хлѣбъ, чтобы удержать цѣну, а наши струсили, погубили себя и всю Россію.

вывозѣ за границу, какъ бы нарочно не пользуются подхлѣбнымъ кредитомъ, а все болѣе понижая цѣны, заваливаютъ заграницу дешевымъ хлѣбомъ. Желѣзныя же дороги стараются, напряженнымъ вывозомъ къ портамъ, таковые завалить, и все для того, чтобы избѣгнуть обвиненія въ накопленіи залежей на станціяхъ, которыя именно теперь были бы не зломъ, а благомъ. Да, жаль, что у насъ нѣтъ элеваторовъ, и что мы не можемъ быть столь же умѣренными и сдержанными по вывозу, какъ Соед. Штаты теперь.

Приведенная краткая справка о ходѣ дѣла упорядоченія и организаціи хлѣбной торговли, а также все изложенное въ предшествующихъ главахъ настоящей работы, въ сопоставленіи съ положеніемъ дѣла у нашихъ заокеанскихъ конкурентовъ, съ большой опредѣленностью свидѣтельствуетъ о печальныхъ хозяйственныхъ итогахъ, къ которымъ привела почти полувѣковая самодѣятельность хлѣбныхъ торговцевъ и хозяевъ, а также заботливая дѣятельность правительственныхъ учрежденій, если только созывы длиннаго ряда совѣщаній, съѣздовъ, комиссій, можно называть дѣятельностью.

Пошатнувшееся довѣріе на западно-европейскихъ рынкахъ къ хлѣботорговымъ порядкамъ послѣдняго времени Сѣверо-Американскихъ Штатовъ создаетъ условія, благопріятныя для успѣха реформы у насъ, хорошая и все улучшающаяся организація хлѣбной торговли въ Канадѣ и возрастающее къ ней довѣріе на тѣхъ же рынкахъ, а также быстро ростущая конкуренція Аргентины, это все условія, дѣлающія неотложнымъ измѣненіе строя нашей хлѣбной торговли. Отсрочивать дальше нельзя, это небезопасно.

Предпринимая преобразованіе, нужно все время помнить результаты, полученные въ Соединенныхъ Штатахъ отъ предоставленія дѣла частной предпріимчивости—капиталу.

Тѣ же Сѣверо-Американскіе Штаты дали и другой примѣръ, также отрицательный, это предоставленіе полной сво-

боды въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ частной предпріимчивости. Нынѣ и тамъ идетъ борьба за полное подчиненіе желѣзныхъ дорогъ правительству, и началось уже постепенное и непрерывное осуществленіе сего. Въ Германіи это же начало осуществлено созданіемъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. У насъ тоже экспериментировалась система свободныхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ которыхъ жизнь, народно-хозяйственные интересы страны заставили отказаться, перейти къ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и къ полному подчиненію правительству частныхъ. Иначе и быть не можетъ, ибо никакое дѣло общаго народно-хозяйственнаго и государственнаго значенія не можетъ быть отдано частной предпріимчивости—интернаціональному капиталу, имѣющему всегда только одну непремѣнную и вполнѣ естественную цѣль — наживу; другія цѣли ему не нужны и допустимы лишь постольку, поскольку они отвѣчаютъ основной.

Какъ опытъ Соединенныхъ Штатовъ, такъ равно и государственное, народно-хозяйственное и международное значеніе правильно организованной хлѣбной торговли, чуждой возможности злоупотребленій, побуждаетъ отказаться отъ пагубнаго заблужденія предоставленія элеваторнаго дѣла, какъ комплекса самыхъ разнородныхъ функцій, въ руки частной предпріимчивости. Элеваторная система есть дѣло исключительно государственное, имѣющее задачи государственныя, и потому безраздѣльно должно принадлежать государству и его органамъ въ средѣ общественной, заинтересованнымъ въ возведеніи дѣла на ту высоту, которая ему, по его значенію, подобаетъ.

Громадность значенія этого дѣла оправдываетъ напряженіе государственныхъ силъ и средствъ для его осуществленія и веденія.

По свидѣтельству M. Domachino въ его Traitè des Magasins gènèraux стр. 17, когда правительство Людовика XIV при знаменитомъ Кольберѣ увидало необходимость содѣйствовать торговлѣ Франціи, оно на казенныя средства построило въ 11 вывоз-

ныхъ пунктахъ товарные склады (entrepôts), переродившіеся позже въ 1848 году въ Magasins gènèraux, устроенные по мысли министра финансовъ Гарнье-Паже.

Въ Бельгіи и Швейцаріи товарные склады создавались также правительствомъ; англійскіе „доки", начало коимъ было положено еще въ 1699 году, тоже учреждались правительствомъ.

Даже американскіе Public Stares создавались въ нѣкоторыхъ штатахъ правительствомъ оныхъ.

Такимъ образомъ, Западная Европа, примѣрамъ которой мы такъ любимъ слѣдовать, даетъ прецеденты для подражанія.

При этомъ нужно еще помнить, что западныя правительства, создавая товарные склады, имѣли въ виду содѣйствіе торговлѣ, тогда какъ у насъ элеваторы должны имѣть задачей преобразованіе торговли, въ видахъ болѣе успѣшнаго соперничества съ другими хлѣбовывозящими странами и, кромѣ того, для большаго повышенія выручки основного нашего промысла, сельскаго хозяйства за продаваемыя произведенія этого промысла.

Элеваторное дѣло во всей его полнотѣ должно быть правительственно-общественнымъ. Только правительство и можетъ его создать. Полагаться на земскія учрежденія, это значитъ отсрочивать не терпящее отлагательства дѣло на очень долгое время. Пятьдесятъ лѣтъ интересы сельскаго хозяйства были забыты, пора о нихъ вспомнить и не лѣниться, не скупиться, не откладывать въ дальній ящикъ дѣло громадной пользы для народнаго и государственнаго хозяйства.

Ко всему сказанному, въ заключеніе прибавимъ еще не безъинтересныя свѣдѣнія, полученныя нами: одно отъ инженера путей сообщенія Лангода, только что возвратившагося изъ Аргентины, другое отъ находящагося нынѣ временно въ Ельцѣ, на оборудованіи новаго эльватора инженера г. Шольца, уполномоченнаго одной или двухъ европейскихъ элеваторостроительныхъ фирмъ „Амме, Гезике и Канегенъ" въ Брауншвейгѣ. Другая,

столь же знаменитая фирма Лютера. Эти двѣ фирмы строятъ и оборудуютъ элеваторы по всей Европѣ. Вышеназванная первая фирма оборудовала едва ли не лучшій европейскій элеваторъ въ Констанцѣ (въ Румыніи), а также большіе румынскіе элеваторы въ Галацѣ и Браиловѣ. Эта же фирма спроектировала и оборудовала большой элеваторъ въ Гамбургѣ; она же оборудуетъ въ послѣдніе 2—3 года нѣсколько элеваторовъ во французскихъ портахъ, въ Италіи и закончила элеваторъ въ Константинополѣ. Такъ вотъ, по словамъ г. Шольца, въ послѣдніе годы строительство элеваторовъ въ Западной Европѣ принимаетъ очень широкіе размѣры. Замѣтьте, это происходитъ въ странахъ, ввозящихъ хлѣбъ; а у насъ въ странѣ, коей принадлежитъ почти половина міроваго снабженія, все еще мечтаютъ о замѣнѣ элеваторовъ зернохранилищами какого-то простѣйшаго типа.

Вышеназванный инженеръ Лангода, посѣтивъ въ Аргентинѣ три порта, во всѣхъ видѣлъ по нѣсколько элеваторовъ: такъ, напримѣръ, въ Bahia-Blanca 3, въ Buenos Aires 7, въ Rosario 4.

А мы-то все продолжаемъ спорить, нужны или нѣтъ элеваторы, кому ихъ строить, частной ли предпріимчивости или правительству, и въ послѣднемъ случаѣ какому вѣдомству. Больно, обидно и досадно.

ГЛАВА VII.

Коммерческое значеніе элеваторовъ въ хлѣбной торговлѣ.

Что народно-хозяйственные интересы требуютъ упорядоченія хлѣботорговаго дѣла, его возрожденія на началахъ честности, это не можетъ подлежать сомнѣнію, а тѣмъ болѣе оспариванію. Вопросъ лишь въ способахъ достиженія цѣли. Таковыхъ только два. Одинъ, еще нигдѣ не испытанный, надъ которымъ сперва трудилось М-во Финансовъ, а нынче трудится М-во Торговли, уже не знаю, въ какой разъ въ началѣ іюля 1910 года собиравшее биржевыхъ дѣятелей для этой цѣли. Способъ этотъ можетъ быть охарактеризованъ надзоро-карательнымъ или полицейско-карательнымъ, весьма сложнымъ, тягостнымъ и не могущимъ привести къ конечной желанной цѣли—уравненія нашего положенія съ американцами на международномъ хлѣбномъ рынкѣ. Другой испытанный способъ, дающій тѣ результаты, къ которымъ мы стремимся, это американская элеваторная система, съ одной стороны дающая возможность имѣть чистый высококачественный хлѣбъ, отвѣчающій требованіямъ покупателей, а съ другой отнимающая возможность, даже при желаніи владѣльца хлѣба, таковой засаривать, или грузить въ корабль или вагонъ въ количествѣ меньшемъ, чѣмъ показано въ отправочныхъ документахъ; при этой системѣ за продавцами никто не надзираетъ и ихъ никто ни за что не караетъ. Система эта, такъ сказать, автоматически чиститъ и сортируетъ коммерсантовъ и хлѣбъ, поднимаетъ его качества и предотвращаетъ всякія злоупотребленія, дѣлая ихъ невозможными.

А что же можетъ дать обсуждаемый Министерствомъ Торговли съ биржевыми комитетами полицейско-карательный способъ, если бы его удалось привести и осуществить? Онъ не устранитъ отправку въ порты засоренныхъ, несортированныхъ хлѣбовъ; не устранитъ злоупотребленій на ж.-д. станціяхъ и въ пути; не устранитъ залежей на ж.-д. станціяхъ съ порчей хлѣба и связанныхъ съ этимъ злоупотребленій и убытковъ ж. дорогъ и казны; онъ не упроститъ, не улучшитъ кредитъ подъ хлѣбъ, ни на мѣстахъ, ни въ портахъ; онъ не усовершенствуетъ и не упроститъ торговые пріемы, не обезпечитъ исполненіе торговой сдѣлки, не внесетъ ясность и опредѣленность въ эту сдѣлку, не будетъ способствовать улучшенію качества хлѣба, отправляемаго въ порты, его очисткою, сортировкою; не создастъ большихъ однородныхъ партій, отправляемыхъ въ порты; не предотвратитъ зловредную отправку хлѣбовъ по одному вагону, вмѣсто отправки цѣлыми поѣздами, однороднаго зерна съ мѣста; онъ не облегчитъ составленіе въ портахъ однородныхъ партій, очистку зерна, подсортировку онаго; онъ не устранитъ злоупотребленіе комиссіонеровъ по продажѣ хлѣбовъ; онъ не устранитъ необходимости качественной нивеллировки хлѣбовъ (этой наклонной плоскости для возрожденія злоупотребленій); онъ не упразднитъ тягостныхъ портовыхъ расходовъ; онъ не устранитъ для порядочныхъ фирмъ необходимости содержать дорогую администрацію и магазины; онъ не устранитъ оплату перевозки сора по ж. дорогамъ и по морю, а за границей оплату отправленнаго сора таможенною пошлиною; не упорядочитъ внутренней торговли, для которой столь же необходимы тѣ же удобства, какъ для вывозной, въ отношеніи засоренности, однородности и сортировки зерна; не уменьшитъ переполненія портовъ и т. д. Короче, не дастъ ничего для упорядоченія торговли хлѣбомъ и его перевозки. Сомнительно, чтобы за границей сколько-нибудь выгоднѣе для Россіи стали разцѣнивать ея хлѣбъ, и чтобы положеніе нашихъ экспор-

теровъ сколько-нибудь замѣтно приблизилось къ позиціямъ, занятымъ американцами.

Онъ не подниметъ, не возстановитъ довѣрія къ русскому хлѣбу, какое было прежде, когда не только вывозная, но и внутренняя торговля велась лишь доброкачественнымъ хлѣбомъ, и при томъ порядочно и честно. Только при упорядоченіи внутренней торговли, когда злоупотребленія сдѣлают я невозможными, упорядочится и вывозная. Только такъ, а не сертификатами контролеровъ и надзоромъ самихъ экспортеровъ, хотя бы сорганизованныхъ въ биржевые комитеты, можно достигнуть хорошихъ результатовъ и возстановить довѣріе.

Не болѣе основательны упованія улучшить дѣло измѣненіемъ заграничныхъ контрактовъ, нормирующихъ засоренность. По существу, это вѣдь увѣковѣченіе засоренности, признаніе, что Россія не можетъ вывозить чистаго хлѣба, не можетъ прекратить его засариваніе, а потому и нормируетъ оное. Выше мы уже говорили, что эта нормировка приводитъ къ искусственному засориванію чистаго хлѣба до нормы. Къ тому же, по свидѣтельству биржевыхъ комитетовъ, контрактная нормировка засоренности не облегчила положенія нашихъ экспортеровъ уменьшеніемъ придирчивости за границей. При несогласіи импортеровъ на бонификацію, гораздо выгоднѣе для экспортеровъ сдѣлки на чистое зерно, съ соотвѣтственнымъ пониженіемъ цѣны за засоренность. Но контрактъ на чистое зерно не будетъ принятъ заграницей до тѣхъ поръ, пока внутренняя торговля оперируетъ засореннымъ хлѣбомъ, и это будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока не будетъ внутреннихъ элеваторовъ. Съ созданіемъ же таковыхъ и мелкіе хозяева пріучатся очищать хлѣбъ; не будутъ засорять чистый хлѣбъ и мѣстные скупщики. Нормировки же контрактами, это признаніе и закрѣпленіе засоренности.

Нужно создать такой порядокъ, такую организацію, при которой даже самый отчаянный мошенникъ не имѣлъ бы возможно

сти сплутовать внутри страны или въ портѣ; вотъ тогда возстановится довѣріе къ русскому хлѣбу за границей.

А этого можно достигнуть только элеваторною системою, гарантирующею покупателю количество и качество купленнато товара; другого способа нѣтъ. Проектируемый полицейско-карательный способъ, выполняемый ассоціаціею тѣхъ же экспортеровъ, дастъ только стѣсненіе, поводы ко всякимъ недоразумѣніямъ, столкновеніямъ, иногда къ злоупотребленіямъ, и къ общему раздраженію, не только плутоватыхъ, но и честныхъ купцовъ.

Изъ ранѣе, во II главѣ сдѣланнаго, очерка американской хлѣбной торговли мы уже знаемъ, что въ Соед. Штатахъ и въ Канадѣ, благодаря тому, что весь хлѣбъ, вращающійся въ торговлѣ, проходитъ черезъ элеваторы, нерѣдко даже не одинъ разъ, умышленная и неумышленная порча хлѣба, въ моменты перваго его поступленія на ж.-дор. станцію, у насъ явленіе обычное, нормальное, но совершенно немыслимое въ странахъ элеваторовъ. Тамъ зерно, по уходѣ отъ с. хозяевъ, проходя черезъ элеваторы, подвергаясь классификаціи, ранѣе того, если зерно не отдѣлано, совершенствуется, т. е. чистится, обдѣлывается, сортируется, иногда даже подвергается, такъ называемому, леченію въ элеваторныхъ госпиталяхъ, моется, короче, приводится въ наилучшій видъ. Элеваторъ является оградителемъ отъ порчи, даже при желаніи его испортить, со стороны хлѣбовладѣльца. Элеваторъ вноситъ элементъ этики въ хл. торговлю, дѣлая невозможнымъ все то, что въ явный ущербъ народному хозяйству происходитъ у насъ на пути къ порту и въ портѣ. Тамъ и безчестный торговецъ не можетъ вести торговлю хлѣбомъ иначе, какъ честно. Онъ огражденъ элеваторомъ отъ потенціи быть нечестнымъ.

Элеваторная обстановка исключаетъ возможность потерь зерна и злоупотребленій; но она же еще даетъ возможность владѣльцу хлѣба, т. е. держателю складочнаго свидѣтельства элеватора— варранта торговаться съ портовымъ скупщикомъ, еще съ мѣста,

тогда какъ у насъ теперь комиссіонеръ экспортнаго пункта, да и самъ владѣлецъ, лишены необходимой свободы въ торгѣ, если хлѣбъ уже пришелъ или идетъ въ портъ. Какъ ни странно, но нынѣ торгъ возможенъ лишь въ періодъ залежей, когда хлѣбъ можетъ долго проваляться на станціи; однако, самый фактъ нахожденія хлѣба въ залежи есть уже элементъ понижающій, а не повышающій цѣну. Кромѣ того, залежи хлѣба, направленнаго въ данный пунктъ, свидѣтельствуютъ о предстоящемъ наплывѣ хлѣба, и потому, чѣмъ залежи больше, тѣмъ тендеція къ пониженію цѣнъ тоже больше; тогда какъ наплывъ въ экспортномъ пунктѣ складочныхъ свидѣтельствъ—варрантовъ на хлѣбъ, неподвижно лежащій внутри страны въ элеваторахъ и выбирающій наиболѣе выгодный рынокъ сбыта, не можетъ такъ давить на рынокъ и побуждать его къ пониженію, ибо представитель хлѣба варрантъ имѣетъ цѣнную потенцію быстро перемѣститься на другой рынокъ, болѣе выгодный для продавца.

При наличности правильно поставленныхъ внутреннихъ элеваторовъ, возможность переполненія порта, т. е. залежи въ порту, какъ это постоянно, изъ года въ годъ, съ Августа по Январь, наблюдается, устранятся, отпадутъ, и поводы къ жалобамъ на якобы неудовлетворительность развитія портовыхъ ж.-дорожныхъ станцій, ибо въ экспортный пунктъ будетъ двигаться и прибывать только хлѣбъ купленный, а слѣдовательно, обезпеченный помѣщеніями въ амбарахъ покупщика, или въ портовомъ элеваторѣ, или въ кораблѣ, а для этого количества ж.-д. конечныя станціи достаточно развиты. Никакой держатель варрантовъ не будетъ выписывать къ себѣ въ портъ хлѣбъ по этому документу изъ внутренняго элеватора, безъ обезпеченія заранѣе мѣста его помѣщенія. Если мѣстъ нѣтъ, или нѣтъ спроса за границу, то онъ или не вытребуетъ хлѣбъ, или не купитъ варранта. Такимъ образомъ, въ экспортномъ пунктѣ всегда будетъ количество хлѣба, отвѣчающее спросу. Прекратится современное заваливаніе, переполне-

ніе портовыхъ рынковъ, безъ соотвѣтствія къ заграничному вывозу, какъ это теперь происходитъ, когда на экспортные рынки, съ момента уборки хлѣба, давитъ весь урожай, и на эти рынки направляется отправителями къ комиссіонерамъ все то количество зерна, которое приметъ ж. дорога, хотя бы безъ обязательства немедленно его перевезти.

У насъ въ Россіи, когда разсуждаютъ о полезности или безполезности элеваторовъ, то обыкновенно вопросъ отъ существа дѣла переводится на споръ о томъ, каковы должны быть зернохранилища—съ механическими двигателями, или безъ оныхъ, въ виду нашей дешевизны рабочихъ рукъ; затѣмъ судятъ и рядятъ, какой системы должны быть эти сооруженія, этажныя или силосныя, гдѣ ихъ ранѣе всего строить, въ портахъ или внутри страны. Не мало спорятъ о томъ еще, допустимо ли и возможно ли у насъ обезличеніе хлѣба. Достаточно ознакомиться съ нашей бѣдной элеваторной литературой по этому вопросу, чтобы убѣдиться, что именно въ этихъ предѣлахъ вертятся всѣ возраженія противъ элеваторовъ и защита оныхъ. Нерѣдкость услыхать и такія сужденія: намъ нужны не элеваторы, а простыя зернохранилища. Эту формулу приходится слышать всего чаще, ибо въ понятіяхъ большинства американскій элеваторъ есть только большое или малое зернохранилище, въ которомъ человѣческій трудъ замѣненъ машинами, и гдѣ, въ видахъ возможно полнаго использованія мѣста, хлѣбъ разныхъ владѣльцевъ смѣшивается.

Если бы только въ этомъ заключалось значеніе элеваторовъ, то, можетъ быть, о нихъ и не стоило бы говорить, такъ какъ въ Россіи очень много сел.-хозяйственныхъ и купеческихъ амбаровъ.

Значеніе американскихъ элеваторовъ значительно болѣе широкое.

Изъ вышеприведеннаго краткаго очерка хлѣбной торговли въ С.-Штатахъ видно, что тамъ общая основа хлѣбн. торговли совершенно иная, чѣмъ у насъ въ Россіи, и это исключительно

благодаря элеваторамъ, подъ именемъ которыхъ слѣдуетъ понимать не того или другого типа или устройства большое или малое зернохранилище, а цѣлый комплексъ самыхъ разнородныхъ функцій, требуемыхъ современной хлѣбной торговлей.

Прослѣдимъ эти функціи элеваторовъ по ихъ основной идеѣ, въ связи съ дѣятельностью людей производящихъ, продающихъ и покупающихъ хлѣбъ, короче говоря, имъ торгующихъ. Сельскій хозяинъ, обмолотивъ свой хлѣбъ и желая реализировать полностью или частью его стоимость, везетъ его на ближайшую станцію жел. дороги; тамъ, прежде погруженія въ амбаръ, его взвѣшиваютъ, при чемъ берутъ 2 пробы, изъ коихъ одну отдаютъ опечатанной владѣльцу, другую хранятъ на станціи, при чемъ опредѣляется, отмѣчаемый въ дубликатѣ накладной, натурный вѣсъ зерна. Изъ этого станціоннаго зернохранилища зерно быстро отправляютъ въ наиболѣе близкій элеваторъ общаго пользованія и большей емкости; тамъ, ранѣе пріема въ зернохранилище, хлѣбъ этотъ, послѣ очистки, если онъ засоренъ, подвергается досмотру и изслѣдованію хлѣбнаго инспектора, который, при помощи соотвѣтственныхъ аппаратовъ, опредѣляетъ натурный вѣсъ зерна, процентъ его засоренности и влажности, цвѣтъ и запахъ, и относитъ его къ заранѣе для каждаго даннаго года установленному спеціалистами сорту, и лишь послѣ такой сложной процедуры хлѣбъ поступаетъ въ зернохранилище-элеваторъ, гдѣ ссыпается въ закромъ или силосъ, въ которомъ лежитъ однородный и во всѣхъ отношеніяхъ равнокачественный, а потому и равноцѣнный сортъ зерна. Если же со стороны хлѣбовладѣльца или его уполномоченнаго заявляется несогласіе съ опредѣленіемъ хлѣбнаго инспектора, то зерно ссыпается въ отдѣльный закромъ; а споръ передается въ арбитражный судъ, составленный изъ присяжныхъ знатоковъ-спеціалистовъ, устанавливающихъ нормальные сорта разнаго рода хлѣбовъ для даннаго года. Судъ въ нѣсколько часовъ обязанъ постановить свое рѣшеніе, обязательное для сто-

ронъ, при чемъ хлѣбовладѣлецъ въ томъ случаѣ, если онъ не правъ, уплачиваетъ штрафъ по заранѣе установленнымъ нормамъ; хлѣбъ же въ зернохранилищѣ смѣшивается съ сортомъ, опредѣляемымъ арбитражнымъ судомъ. По принятіи хлѣба въ зернохранилище, администрація онаго, за подписями хлѣбнаго инспектора и управляющаго складомъ и за его печатью, выдаетъ хлѣбовладѣльцу или его уполномоченному, кто изъ нихъ налицо, или же высылаетъ на ж.-д. станцію отправленія, для выдачи подлежащему лицу, особаго рода квитанціонный документъ, въ которомъ самымъ точнымъ образомъ опредѣлены вѣсъ и качество принятаго зерна *). Принимая зерно въ складъ и выдавая документъ, администрація склада въ моментъ пріема одновременно страхуетъ товаръ въ полной его биржевой стоимости, для обезпеченія себя и держателя документа отъ возможныхъ потерь. Въ документѣ дѣлается отмѣтка о застрахованіи товара. Съ этого момента складъ-зернохранилище становится отвѣтственнымъ передъ держателемъ выданнаго имъ документа за количественную и качественную сохранность ввѣреннаго ему зерна, и несетъ эту отвѣтственность, въ чьи бы руки ни переходилъ выданный складомъ квитанціонный документъ; далѣе, по приказу держателя этого документа и въ обмѣнъ на оный, складъ немедленно выдаетъ или отправляетъ въ назначенное мѣсто именно то количество и того же качества зерно, которое обозначено въ этомъ документѣ; въ случаѣ же истребленія пожаромъ этого зерна, элеваторъ выплачиваетъ держателю документа полную стоимость

*) Въ С.-А. С. Штатахъ ежегодно при началѣ хлѣбной кампаніи, въ зависимости отъ природныхъ свойствъ зерна урожая даннаго года, для всѣхъ родовъ хлѣба устанавливается по нѣсколько сортовъ, съ подробнымъ описаніемъ всѣхъ отличительныхъ особенностей каждаго сорта. Такая разсортировка или классификація хлѣбовъ публикуется во всеобщее свѣдѣніе и ею снабжаются биржи и портовые элеваторы. Поэтому, при выдачѣ квитанціоннаго документа, ограничиваются названіемъ сорта или №, безъ другихъ подробностей, уже извѣстныхъ торговлѣ.

погибшаго товара по биржевой цѣнѣ пожарнаго дня. Съ момента выдачи квитанціоннаго документа—варранта, характеръ коммерческихъ операцій съ хлѣбомъ, имъ представляемымъ, совершенно измѣняется сравнительно съ издавна установившимися обычаями и порядками торговли. Образцы и осмотры продаваемыхъ товаровъ, съ цѣлью опредѣленія качества и количества, и даже наличности товара,—все это становится лишнимъ; при продажахъ или кредитахъ подъ хлѣбъ, отпадаетъ и личное довѣріе къ владѣльцу хлѣба; отпадаютъ всякіе споры и препирательства между продавцами, покупателями и кредиторами, выдающими подъ хлѣбъ ссуду.

Торговля хлѣбомъ является до нельзя упрощенной, твердой, опредѣленной и во всѣхъ отношеніяхъ гарантированной всегдашнимъ посредническимъ участіемъ третьяго отвѣтственнаго юридическаго лица, склада-элеватора, гарантирующаго точность выполненія сдѣлки и ни въ какой степени не заинтересованнаго въ какомъ-либо отступленіи отъ точнаго ея выполненія.

При такихъ условіяхъ кредитованіе подъ хлѣбъ совершается чрезвычайно просто; варрантъ состоитъ изъ двухъ половинъ, съ одинаковымъ текстомъ, одна изъ этихъ половинъ отрѣзается и остается у кредитора, а другая, съ надписью о выданной ссудѣ, остается у заемщика. Эта простая операція вполнѣ гарантируетъ кредитора, такъ какъ складъ не выпуститъ хлѣба безъ представленія обѣихъ частей варранта, или безъ взноса въ управленіе склада занятой суммы денегъ въ размѣрѣ, указанномъ надписью кредитора на той половинѣ варранта, которая остается въ рукахъ у собственника хлѣба, и по которой онъ во всякое время можетъ продать заложенный товаръ.

Повторяю, эти простыя манипуляціи вполнѣ гарантируютъ кредитора отъ малѣйшихъ потерь по ссудѣ, при чемъ не требуется никакихъ справокъ о честности, состоятельности и порядочности заемщика, какъ это необходимо при ссудѣ по ж.-д. дубликату,

т. е. происходитъ процедура, вполнѣ тождественная съ залогомъ цѣнныхъ бумагъ, когда размѣръ ссуды опредѣляется вовсе не нравственнымъ обликомъ заемщика, а биржевою стоимостью товара, представляемою бумагою, въ данномъ случаѣ—варрантомъ. А это, конечно, дѣлаетъ условія кредита болѣе легкими для заемщика, сохраняющаго въ то же время полную свободу распоряженія своимъ, хотя бы и заложеннымъ, товаромъ, благодаря тому, что остающійся у него варрантъ вполнѣ замѣщаетъ собою представляемый имъ товаръ; покупатель хлѣба выплачиваетъ продавцу лишь разницу между покупной цѣной пріобрѣтеннаго варранта и полученной подъ него ссудой.

Просты процедура и манипуляція при взятіи ссуды подъ хлѣбъ, сложенный въ складъ общаго пользованія, выдающаго варранты; еще болѣе проста сдѣлка купли-продажи товара, сложеннаго въ такой складъ. Въ этомъ случаѣ все дѣло можетъ ограничиться передачею варранта изъ рукъ въ руки въ обмѣнъ на деньги; точь-въ-точь такъ же, какъ дѣлается продажа процентныхъ бумагъ, при чемъ въ основу сдѣлки можетъ полагаться не обычный торгъ по образцамъ, съ одобреніемъ товара одной стороной и опороченіемъ другою, а биржевая котировка товара даннаго сорта, опредѣленнаго хлѣб. инспекторомъ въ варрантѣ.

Если такой порядокъ создаетъ незамѣнимыя удобства для продавцовъ некрупныхъ партій; то для покупщиковъ крупныхъ партій, отправляющихъ хлѣбъ за границу, или даже для заграничныхъ покупщиковъ, онъ создаетъ также громадныя удобства для сформированія крупныхъ однородныхъ и однокачественныхъ партій, вполнѣ гарантированной доброкачественности; подборъ таковыхъ до-нельзя упрощается скупкою варрантовъ на однородный, однокачественный хлѣбъ.

Нужно еще имѣть въ виду, что съ постройкой коммерческой внутренней сѣти элеваторовъ, характеръ подвоза къ портамъ совершенно измѣнится. Нынѣ хлѣбъ даже къ купцамъ боль-

шого калибра приходитъ въ портъ, такъ сказать, маленькими порціями, по вагончику, рѣдко по три въ поѣздѣ, что страшно затрудняетъ элеваторы. Авторъ сего по опыту знаетъ, какія затрудненія испытывалъ Елецкій элеваторъ, оборудованный на одновременную нагрузочную или разгрузочную работу 3.000 пудовъ въ часъ, когда къ нему подавали, напримѣръ, 20 вагоновъ въ перемежку пшеницы, овса, ржи, гречихи, ячменя, или чего другого, да еще когда вагоны-то съ разнородными хлѣбами стояли въ разбивку. Не угодно ли при такомъ порядкѣ успѣшно работать портовому элеватору, набирающему корабельные грузы въ 300 и болѣе тысячъ пудовъ? Поневолѣ хлѣбъ долженъ долго держаться на храненіи. При такихъ условіяхъ даже элеваторъ въ 3 милл. пудовъ въ состояніи обслуживать одновременно лишь малое число экспортеровъ для 10 корабельныхъ грузовъ. Только сѣть внутреннихъ элеваторовъ можетъ устранить такое неустройство. Нынѣ случается, что поѣздъ въ 40 вагоновъ можетъ привезти хлѣбъ для 40 покупателей, отъ 40 отправителей, и съ разныхъ станцій. Хорошо, если это однородный хлѣбъ, да посланъ одному комиссіонеру, который, случайно, можетъ продать одному купцу въ одинъ магазинъ. Но это теоретическій случай, на практикѣ никогда не бывающій и невозможный. Вывозка на станцію производится одновременно разными лицами и отправляется или записывается на очередь, по мѣрѣ набора вагоннаго груза. Рѣдко бываетъ, чтобы можно было подвезти одновременно обозъ въ 4—5 вагоновъ, а уже тѣмъ болѣе 10, считая на подводу по 25 пудовъ. Если отправляется даже небольшая партія, то она, въ исключительныхъ случаяхъ отсутствія подвоза къ станціи, можетъ пойти цѣликомъ одновременно въ нѣсколько вагоновъ: если не мѣшаетъ подвозъ хлѣба, то помѣшаетъ желѣзная дорога недостаточною подачею вагоновъ. А уже во время залежей, когда всѣ караулятъ очередь, то хотя бы на станціи лежало 100 вагоновъ однороднаго и однокачественнаго

хлѣба, принадлежащаго одному владѣльцу, и въ одно мѣсто отправляемыхъ,—всѣ вагоны неминуемо попадутъ въ порядкѣ посуточнаго подвоза, въ рознь. Записываться на очередь лишь по накопленіи всей партіи вагоновъ неразумно, да къ тому же и на станціи грузъ не примутъ безъ подачи накладной, а слѣдовательно, безъ частичной записи на очередь. При наличности внутреннихъ, по-американски—терминальныхъ элеваторовъ, владѣльцы хлѣба, въ нихъ сложеннаго, въ случаяхъ образованія большихъ партій, хотя бы въ сотни вагоновъ, будутъ имѣть возможность заявлять къ отправкѣ и ставить на очередь сразу сотни вагоновъ и посылать въ портъ свой хлѣбъ цѣлыми поѣздами одинъ за другимъ, для быстраго накопленія цѣлаго корабельнаго груза. Тогда не будетъ надобности завозить хлѣбъ въ мелкіе портовые амбары для сформированія и обработыванія партій: онъ прямо, и лишь на короткое время, будетъ направленъ въ портовый элеваторъ. Торговля по варрантамъ сдѣлаетъ въ будущемъ неизбѣжнымъ такое положеніе вещей.

Съ преобразованіемъ торговли въ элеваторную систему, не одни комиссіонеры, а въ ихъ роли, вѣроятно, и банки будутъ манипулировать въ портѣ не только денежно-бумажными цѣнностями, но и хлѣбо-бумажными, выражаясь по-американски—*зерновыми бумагами*, сданными имъ на комиссію, или присланными имъ для продажи провинціальными банками, которымъ хлѣбовладѣльцы, держатели варрантовъ, могутъ сдать таковые на предметъ продажи оныхъ на указанномъ ими потребильномъ или экспортномъ рынкѣ. Продавцы отъ такого порядка выиграютъ, избавившись отъ зависимости часто недобросовѣстныхъ комиссіонеровъ, ибо, подобно продавцамъ цѣнныхъ бумагъ, всегда будутъ имѣть возможность контролировать порученную банкомъ продажу по биржевымъ прейсъ-курантамъ мѣста продажи. Такой упрощенный способъ торговли хлѣбомъ удобенъ для очень крупныхъ хлѣбныхъ фирмъ большихъ потребительныхъ центровъ и экспортныхъ

рынковъ; но онъ столь же удобенъ и для внутреннихъ пунктовъ, продающихъ хлѣбъ въ тѣ или другіе большіе коммерческіе центры, гдѣ держателей варрантовъ будутъ обслуживать мѣстные банки, корреспондирующіе съ банками большихъ центровъ. Кромѣ того, при такой постановкѣ дѣла, большіе торговые центры станутъ доступны всѣмъ владѣльцамъ хлѣба въ количествѣ не менѣе одного вагоннаго вѣса, сложеннаго во внутренній складъ-элеваторъ; средніе и крупные сел. хозяева, такъ же, какъ и мѣстные торговцы, а равно товарищества мелкихъ торговцевъ и даже крестьянъ, собравъ вагонъ хлѣба и обработавъ его на аппаратахъ элеватора въ одинъ сортъ, будутъ имѣть возможность торговать своимъ хлѣбомъ непосредственно на рынкахъ большого спроса, устанавливающихъ цѣны. Безвредны, даже можетъ быть полезны станутъ и современные купцы-отправители, какъ бы ни были они плутоваты, ибо плутовство и у насъ, какъ въ Америкѣ станетъ немыслимо: товаръ, попавшій въ элеваторъ, навсегда ускользнулъ отъ какихъ-либо на него непосредственныхъ воздѣйствій его хозяина. При отправкѣ чрезъ элеваторовы никакая плутня невозможна; невозможно подсыпаніе и въ пути, ибо элеваторъ посылаетъ только чистое зерно и подъ своей пломбой на вагонѣ; разъ произошло засореніе съ замѣной пломбы, то и засоритель обнаруженъ, это станція, замѣнившая пломбу. Если же пломбы вырваны и не замѣнены, то отвѣчаетъ за качество и количество ж. дорога.

Таковы разнообразныя свойства элеваторной организаціи.

Зерновой складъ-элеваторъ съ хлѣбной инспекціей, выдающей варранты, есть, по существу, промежуточная между сел. хозяевами и торговцами организація, выполняющая роль не только посредника, но и третейскаго судьи, опредѣляющаго качество и количество товара, за нихъ ручающагося при храненіи и передачѣ изъ однѣхъ рукъ въ другія. Кромѣ того, внутренніе элеваторы сдѣлаютъ невозможнымъ подвозъ засореннаго, изгаженнаго хлѣба въ порты.

Порча хлѣба въ элеваторѣ недоступна, въ пути она тоже невозможна, такъ же какъ и обкрадываніе вагоновъ, когда хлѣбъ идетъ изъ элеватора. Засореніе въ портахъ, если хлѣбъ попалъ въ портовый элеваторъ, немыслимо; взятіе въ частный амбаръ для засоренія повлечетъ большіе расходы, тѣмъ болѣе что возможность покупать чистый хлѣбъ, прошедшій внутренній и портовый элеваторы, въ глазахъ иностранныхъ покупателей, обезцѣнитъ хлѣбъ, обошедшій элеваторъ. Всякій продавецъ такого хлѣба будетъ заподозрѣнъ, и хлѣбъ его обезцѣненъ.

Съ упорядоченіемъ хлѣбной торговли, вмѣсто происшедшей за послѣднее время демократизаціи и деморализаціи, наступитъ обратная эволюція—нѣкоторой ея аристократизаціи; при правильной постановкѣ дѣла начнутъ возвращаться къ ней и капиталы.

Еще 25 лѣтъ тому назадъ, когда элеваторное дѣло интересовало общественную и правительственную мысль, говорилось и писалось почти то же самое, что изложено въ настоящей работѣ, и между прочимъ авторомъ этого труда и тогда еще слышались тѣ же возраженія противъ элеваторовъ, которыя повторяются и нынѣ людьми, боящимися новшествъ, къ тому же имъ неизвѣстныхъ.

Тогда говорили, что необходимое условіе элеваторнаго дѣла,—перевозка зерна въ ссыпную,—у насъ немыслима, что обезличеніе зерна совершенно невозможно, что торговля не по образцамъ, а по варрантамъ, какъ новшество, несогласное съ издавна сложившимися обычаями, у насъ никогда не привьется, что намъ нужны не элеваторы въ широкомъ смыслѣ этого слова, а простыя зернохранилища на ж.-д. станціяхъ, притомъ непремѣнно какого-то простѣйшаго типа для того, чтобы хлѣбъ не валялся на станціяхъ, что элеваторы будутъ убыточны и другіе подобной же цѣны аргументы.

Дороговизна перевозки хлѣба въ мѣшкахъ всѣми, однако, сознавалась, и когда г. Окуневъ изобрѣлъ свои чахлы, уде-

шевлявшіе провозъ, схватились за нихъ, потомъ появились дверныя загражденія щиты, еще больше удешевившія перевозку въ ссыпную. Въ результатѣ, когда года два назадъ желѣзныя дороги подняли вопросъ о невыгодности для нихъ перевозки въ ссыпную, какъ задерживающей вагоны при нагрузкѣ и разгрузкѣ, при чемъ такія задержки особенно неудобны въ портахъ, какой шумъ подняли хлѣбники по этому поводу, требуя сохраненія перевозки въ ссыпную. Не слѣдуетъ, однако, забывать, что ссыпная перевозка впервые вызвана въ С.-А. С.Штатахъ элеваторами съ механическимъ оборудованіемъ, требующимъ быстрой нагрузки и разгрузки вагоновъ, и только при этомъ она разумна и безубыточна для желѣзныхъ дорогъ.

Что же касается обезличенія хлѣба,—такъ ли оно страшно въ дѣйствительности, какъ его расписываютъ противники элеваторовъ, псевдокупцы, всего этого процесса неразумѣющіе, но ежедневно производящіе это обезличеніе въ самой нелѣпой его формѣ, когда они ссыпаютъ себѣ въ одинъ закромъ базарные хлѣба и составляютъ какой-то одинъ средній базарный сортъ, собранный съ сотенъ возовъ зерна разнаго качества, разной чистоты, и даже сухости?.. А вѣдь ничего похожаго на это ни одинъ хлѣбный инспекторъ въ элеваторѣ не допуститъ.

Когда Елецкій земскій элеваторъ началъ работать, его администрація не поднимала никакого вопроса объ обезличеніи хлѣба: не пуская никого въ зданіе элеватора при пріемкѣ хлѣба, ссыпали въ одинъ силосъ или, все то же въ одинъ закромъ, хлѣбъ разныхъ владѣльцевъ; но, конечно, при томъ непремѣнномъ условіи, чтобы они были совершенно тождественны по цвѣту, запаху, натурному вѣсу, процентамъ влажности и засоренности. Все это для каждой партіи, для каждаго вагона или обоза, опредѣлялось большимъ спеціалистомъ, хлѣбнымъ инспекторомъ, при помощи очень точныхъ приборовъ. При первоначально слышавшихся возраженіяхъ, возражавшимъ предоставляли сравнивать

отпускаемый по ихъ варрантамъ хлѣбъ, съ образцами имъ выданными въ опечатанныхъ элеваторною печатью стеклянныхъ сосудахъ. Послѣ сравненій всякіе споры прекращались. Сохраненіе запечатанныхъ бутылей съ образцами продолжалось въ первые 7—8 мѣсяцевъ; потомъ это безполезное занятіе брошено; владѣльцы же хлѣба довольно долго и внимательно наблюдали за написаніемъ варранта, въ которомъ опредѣлялось качество или количество хлѣба; но затѣмъ довѣріе къ инспектору стало такъ велико, и авторитетъ его для всѣхъ сталъ такъ безспоренъ, что уже прямо отправляли хлѣбъ въ элеваторъ безъ всякаго наблюденія за его экспертизой. При перемѣнѣ инспектора опять за нимъ слѣдили первые мѣсяцы и вновь бросали, убѣдившись въ его порядочности.

То же происходило и на элеваторахъ Рязанско-Уральской дороги, и тамъ сперва нанимали отдѣльные закромы, боясь обезличенія, а потомъ бросили это недовѣріе, когда ознакомились съ дѣломъ. Ничто больше не отрицается, какъ то, чего люди не знаютъ, не извѣдали опытомъ. Новые пріемы, въ особенности въ торговлѣ, вездѣ обычно очень косной, прививаются не сразу, а постепенно, затѣмъ органически входятъ въ жизнь и дѣлаются необходимыми.

Пессимистическія предсказанія касательно несоотвѣтствія русской жизни, русскимъ понятіямъ торговли по варрантамъ столь же неосновательны. Хлѣбъ и нынѣ на внутреннихъ рынкахъ очень часто, а въ экспортныхъ пунктахъ едва ли не всегда продается по своего рода варрантамъ и притомъ самаго неудовлетворительнаго свойства—по дубликатамъ желѣзнодорожной накладной или, всего чаще, по удостовѣренію или „собачкѣ“. Оба эти документа обезпечиваютъ только количество и родъ хлѣба: рожь, овесъ, пшеница, ячмень и т. д., но ни въ малѣйшей степени качество купленнаго хлѣба, которое гарантируется теперь не серьезной экспертизой спеціалиста, хлѣбнаго инспектора и администраціи

элеватора, а всего лишь неустойчивою и податливою этикою отправителя, произвольно составляющаго пробы, высылаемыя иногородному комиссіонеру или покупателю. И подъ такіе-то документы банки выдаютъ ссуды, нерѣдко достигающія стоимости товара на мѣстѣ. Спрашивается—почему же, по какимъ основаніямъ не будутъ довѣрять въ торговлѣ варранту, документу, во всѣхъ отношеніяхъ болѣе солидному? Очевидно, будутъ довѣрять, и онъ скоро привьется. Пишущему эти строки доводилось всѣ подобныя возраженія много разъ слышать при постройкѣ перваго въ Россіи элеватора въ Ельцѣ. И всѣмъ этимъ предсказаніямъ не суждено было оправдаться, варрантамъ Елецкаго элеватора, инспектору и управляющему, ихъ подписывавшимъ, вѣрили такъ же, какъ и Елецкому Земству. Банки охотно выдавали подъ нихъ ссуды, иногда даже въ размѣрѣ полной стоимости хлѣба. Охотно покупали и хлѣбъ по варрантамъ; въ первые мѣсяцы еще ходили посмотрѣть цвѣтъ зерна, взять его на зубъ, понюхать и потрясти на горсти, а потомъ и это бросили. Все дѣло привычки, а къ хорошему привыкаютъ скоро.

Нельзя обойти молчаніемъ еще одно изъ возраженій противниковъ элеваторовъ, которые изобрѣтая всякіе доводы, между прочимъ указываютъ, что съ устройствомъ зернохранилищъ съ механическимъ оборудованіемъ въ пунктахъ большого вывоза или привоза хлѣба, особливо въ портахъ, лишится заработка огромное количество перевозчиковъ и грузчиковъ рабочихъ, получавшихъ въ этомъ году до 5 руб. въ день при нагрузкѣ. Отрицать это невозможно, но вѣдь тотъ же доводъ и противъ желѣзныхъ дорогъ, городскихъ трамваевъ, телеграфовъ, телефоновъ, фабрикъ и противъ техническаго прогресса вообще. На это можно сказать, что все это одновременно и благо и проклятіе нашего вѣка.

Въ данномъ случаѣ это возраженіе всего менѣе сильно, ибо благо элеваторной системы не есть удѣлъ только капиталистовъ и богатыхъ; благо это одинаково для продающаго хлѣбъ, взро-

щенный личнымъ трудомъ земледѣльца. Кромѣ того, при огромномъ земельномъ просторѣ Россіи, люди, личнымъ трудомъ добывающіе средства къ жизни, имѣютъ еще много мѣста для приложенія своего труда, лишь бы было желаніе. Какъ бы ни потерпѣли отъ обновленія торговли состоящіе при ней чернорабочіе, приказчики-молодцы, владѣльцы амбаровъ, еврейчики и не еврейчики-отправители, но торговля, въ которую сіи послѣдніе внесли элементъ разложенія вмѣстѣ съ другими хлѣбными паразитами и хищниками въ транспортномъ дѣлѣ, должна быть преобразована. Того требуютъ первостепенные государственные и народно-хозяйственные интересы.

Разговоры о преимуществахъ простыхъ зернохранилищъ для храненія залежей предъ элеваторной системой храненія запасовъ внутри страны свидѣтельствуютъ лишь о томъ, что судящіе рѣшительно незнакомы съ существомъ элеваторнаго дѣла, и что разумѣніе ихъ не идетъ далѣе сохраненія привычнаго существующаго порядка, съ замѣной брезента и рогожъ, покрывающихъ хлѣбъ на открытой платформѣ, желѣзною крышей и деревянными или каменными стѣнами. У нихъ даже нѣтъ представленія о возможности измѣненія нынѣшнихъ, во всѣхъ отношеніяхъ негодныхъ и убыточныхъ для хозяевъ, торговцевъ и желѣзныхъ дорогъ, порядковъ. Только люди, не понимающіе необходимости и выгодности торговли чистымъ, хорошимъ хлѣбомъ, тщательнаго его храненія, быстраго его провѣтриванія, быстрой разгрузки и нагрузки вагоновъ, при аккуратномъ взвѣшиваніи,—только люди, не понимающіе или не хотящіе понять удобствъ торговли по варрантамъ, могутъ дѣлать такія противопоставленія элеватору съ механическими двигателями, быстро и отчетливо выполняющему всѣ необходимыя манипуляціи, забывая про то, что только подобные оборудованные склады, а не какія-либо иныя „простыя зернохранилища“ могутъ ввести хлѣбную инспекцію, безъ которой упорядоченіе торговли немыслимо.

А безъ этого упорядоченія, въ виду увеличенія числа конкурирующихъ съ нами странъ, можетъ наступить положеніе очень тяжелое для насъ на хлѣботорговыхъ заграничныхъ рынкахъ.

Сторонники простыхъ зернохранилищъ ликуютъ, учитывая неуспѣхъ и убыточность элеваторовъ, опытомъ доказанную, и въ этомъ видятъ сильнѣйшую аргументацію противъ нихъ. Но при этомъ забывается, что неуспѣхъ существующихъ элеваторовъ обусловленъ исключительно, нигдѣ въ мірѣ не существующими, правилами, по силѣ коихъ желѣзныя дороги—перевозочныя предпріятія, закономъ превращены въ складочныя, обязанныя принимать не столько груза, сколько они могутъ отправить въ теченіе 48 часовъ, какъ вездѣ за границей, а столько, сколько имъ на станціи навезутъ, безъ вякаго соображенія съ провозоспособностью желѣзной дороги и съ возможностью хранить, съ отвѣтственностью за цѣлость груза, и притомъ еще безплатно. Оборудуйте ж.-д. сѣть элеваторами и зернохранилищами въ потребномъ количествѣ и отмѣните этотъ законъ неразумный, несправедливый въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ и варварскій въ отношеніи хлѣба и хозяевъ его производящихъ, и порядочныхъ честныхъ купцовъ, имъ торгующихъ, —тогда засыпятся всѣ элеваторы и зернохранилища, нынѣ остающіеся незаполненными даже на тѣхъ станціяхъ, гдѣ лежатъ горы залежей. А какъ только элеваторы общаго пользованія начнутъ засыпаться, такъ логически неизбѣжнымъ послѣдствіемъ явится необходимость, для устраненія всякихъ споровъ о качествѣ хранившагося и возвращаемаго владѣльцу зерна, опредѣленія этого качества при пріемѣ онаго; однимъ вѣсомъ ограничиваться будетъ нельзя, въ виду отвѣтственности за качество принятаго зерна, а это приведетъ къ предварительной экспертизѣ зерна при пріемѣ, т. е. къ хлѣбной инспекціи. Опасность храненія зерна засореннаго приведетъ къ обязательной его очисткѣ и къ зарегистрированію всего этого въ квитанціи: необходимость же полученія банковой ссуды логически превратитъ эту квитан-

цію въ варрантъ. Съ оборудованіемъ ж.-д. сѣти элеваторами, зернохранилищами и съ отмѣной роковой 45 ст. Об. У. Р. ж. д., элеваторы заполнятся и станутъ безубыточными: а залежи исчезнутъ въ ихъ настоящемъ видѣ, и не будутъ желѣзныя дороги тратить, почти 2.000.000 р. въ годъ, на устройство складовъ-залежей для безплатнаго храненія, взимая для сего $^1/_5$ к. съ пуда; кромѣ того, онѣ избавятся отъ такого же расхода на вознагражденіе владѣльцевъ дубликатовъ или „собачекъ" за утрату и порчу хлѣбныхъ грузовъ. Необходимость складовъ на ж. дорогахъ всего лучше доказывается огромнымъ количествомъ такъ называемыхъ завозныхъ складовъ, которыхъ конечно не было бы если бы существовали элеваторы. А вѣдь склады эти служатъ владѣльцамъ оныхъ, при дорогомъ ихъ содержаніи только для храненія зерна и только въ этомъ отношеніи замѣняютъ элеваторы, во всѣхъ другихъ отношеніяхъ какъ и жел. дор. простыя зернохранилища замѣнить ихъ не могутъ. А какая уйма денегъ затрачена и тратится на эти безполезныя сооруженія самаго примитивнаго устройства, отличающагося отъ крестьянскаго амбара только размѣрами.

Нужно, однако, замѣтить, что всѣ утвержденія объ убыточности элеваторовъ, даже при современныхъ невыгодныхъ для нихъ условіяхъ работы, требуютъ еще серьезныхъ доказательствъ. Имѣющіяся въ нашемъ распоряженіи свѣдѣнія далеко этого не подтверждаютъ. Результаты по операціямъ нѣкоторыхъ элеваторовъ приведены ниже.

Правда, съ перевозкой по желѣзнымъ дорогамъ чистыхъ хлѣбовъ, таковыя лишатся части грузовъ—сора и мусора въ хлѣбѣ, нынѣ перевозимаго ими по хлѣбному тарифу. Но отъ этого выиграютъ хозяева, на которыхъ не будетъ ложиться эта дорогая оплата, которая гораздо больше, чѣмъ обычно полагаютъ. Кромѣ того всѣ пригодные отходы при чисткѣ хлѣба будутъ оставаться внутри страны для корма скота, а не увозиться безъ цѣны за границу для дешеваго кормленія тамошняго скота. Элеваторы,

несомнѣнно, упорядочатъ торговлю; имъ должно помочь и законодательство установленіемъ твердыхъ, всегда для сторонъ равно обязательныхъ, торговыхъ обычаевъ, т. е. всего обезпечивающаго порядочное и честное выполненіе сдѣлки купли-продажи. Съ созданіемъ сѣти элеваторовъ съ выдачей варрантовъ, закономъ должна быть запрещена выдача ссудъ Банками подъ дубликаты ж.-д. накладныхъ, эта операція какъ особливо зловредная для хлѣботорговаго дѣла терпима только при отсутствіи элеваторовъ съ выдачей варрантовъ; никто отъ этого запрещенія не потерпитъ, а выиграютъ всѣ: Сел. хозяева, купцы, ж. дороги, Банки, все народные хозяйства и большая работа элеваторовъ будетъ обезпечена.

Именно съ внутренней, а не съ внѣшней торговли, нужно начинать ея упорядоченіе. Хорошо организованная и честная внутренняя торговля сдѣлаетъ такой же и вывозную. Обратный порядокъ ни къ чему не приведетъ. Правильная внутренняя торговля свято будетъ выполнять вывозную сдѣлку. Увѣренность заграничнаго покупателя въ строгой правильной постановкѣ торговаго оборота во внутренней торговлѣ создастъ къ намъ то довѣріе, которымъ, къ сожалѣнію, русская хлѣбная торговля не пользуется на міровомъ рынкѣ.

Всѣ соображенія о необходимости элеваторовъ сложились у меня очень давно, еще 25 лѣтъ назадъ, а все съ тѣхъ поръ происшедшее только укрѣпило меня въ моихъ воззрѣніяхъ. Самыя высокія цѣны, платимыя въ Англіи за Данцигскую и Кенигсбергскую пшеницу, одинъ изъ вѣскихъ аргументовъ въ пользу того, чего, при надлежащей организаціи элеваторнаго дѣла у насъ, можно достигнуть повсемѣстною очисткою, подсортировкою, отдѣлкою на элеваторныхъ аппаратахъ русскаго хлѣба.

Въ необходимости элеваторной системы торговли я убѣдился когда еще складывался современный хлѣботорговый

строй, и когда я ознакомился съ порядками американскими, на изученіе коихъ меня подвинула въ то время затѣвавшаяся Русско-Американская элеваторная компанія для всей Россіи съ громко афишированными русскими именами, покрывавшими собою тайные американскіе капиталы нашихъ заокеанскихъ соперниковъ. Поближе познакомившись съ дѣломъ, я сталъ работать въ Ельцѣ по этому вопросу, популяризируя среди ельчанъ-хозяевъ и торговцевъ элеваторное дѣло. Въ Москвѣ одновременно работалъ извѣстный экономистъ и желѣзнодорожный дѣятель М. П. Федоровъ, съ покойными И. Е. Ададуровымъ и профессоромъ А. И. Чупровымъ.

Въ то время черезъ Орловское Губернское Земское Собраніе мнѣ удалось подбросить палки подъ затѣю, грозившую Россіи Русско-Американскою компаніею, непосредственнымъ обращеніемъ къ Императору Александру III пространною телеграммою отъ Губернскаго Земскаго Собранія, съ просьбою не допускать этой компаніи. Когда дѣло это рухнуло, я, убѣжденный въ пользѣ элеваторовъ, одновременно съ вышеназванными лицами агитировалъ элеваторное дѣло. Теперь, черезъ четверть вѣка, ознакомившись съ современнымъ положеніемъ дѣла въ Америкѣ, не сожалѣю, что агитировалъ противъ русско-американской затѣи, ибо уже въ то время я докладывалъ Орловскому Губернскому Земскому Собранію объ опасностяхъ, которыя не трудно было предвидѣть. Я утверждалъ, что отъ предоставленія этого дѣла частной предпріимчивости, неминуемо должно произойти то, что теперь происходитъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Еще тогда въ запискахъ, поданныхъ Министрамъ Финансовъ: И. А. Вышнегардскому, Н. Х. Бунге и Министру Внутреннихъ Дѣлъ гр. Д. А. Толстому, я доказывалъ, что хлѣбная инспекція должна быть правительственною, а все остальное правительственное, земское или городское, но ни въ какомъ случаѣ не частное.

Позже, въ Елецкомъ Земствѣ возникла мысль о сооруженіи элеватора. На меня, въ то время предсѣдателя Земскаго Собра-

нія, было возложено предсѣдательствованіе въ Комиссіи по изученію элеваторнаго дѣла и разработкѣ проекта сооруженія элеватора. Членами Комиссіи были 12 человѣкъ; изъ нихъ еще здравствуютъ А. Д. Полѣновъ (Товарищъ Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ), Сенаторъ А. А. Хвостовъ, Товарищъ Предсѣдателя Ломжинскаго Окружнаго Суда С. А. Ростовцевъ, И. С. Турбинъ—тогдашній Предсѣдатель Земской Управы, Елецкій биржевой маклеръ И. А. Иванюшенковъ. Всѣмъ намъ еще тогда была ясна мысль о необходимости американской элеваторной системы. Мысль эту, послѣ долгаго изученія, усвоили и всѣ тогдашніе дѣятели Елецкаго Земства. По единогласному рѣшенію Земскаго Собранія, элеваторъ былъ построенъ Брянскимъ заводомъ и работалъ съ 28 Сентября 1885 г. по 8 Іюня 1908 года, когда онъ сгорѣлъ.

Благодаря правильной постановкѣ страховой части, Елецкое Земство не понесло потерь отъ пожара, несмотря на то, что въ элеваторѣ лежало въ то время свыше 300 тыс. пудовъ чужого хлѣба. Стоимость зданія оплачена страхованіемъ; хлѣбъ же, какъ товаръ въ оборотѣ, былъ застрахованъ въ группѣ страхо выхъ обществъ на условіи уплаты вознагражденія полностью за весь хлѣбъ по книгамъ элеваторнаго управленія и по Елецкой биржевой цѣнѣ пожарнаго дня. Поэтому ни одной копейки не понесли потерь и кліенты элеватора. Послѣ почти четверть-вѣкового опыта Елецкое Земское Собраніе въ сессію 1909 г. рѣшило возстановить элеваторъ, за что стойко стояли и гласные отъ крестьянъ. Нынѣ онъ уже отстроенъ и это, конечно, лучшій отвѣтъ на то, полезенъ и нуженъ ли элеваторъ даже при современныхъ условіяхъ, при которыхъ онъ 22 года работалъ.

Непосредственно за Елецкимъ элеваторомъ по иниціативѣ М. П. Федорова, директора Правленія Рязанско-Уральской жел. дор., на этой линіи начали строиться элеваторы различныхъ размѣровъ, большіе и малые; въ настоящее время число таковыхъ 20.

Непосредственно же за Елецкимъ элеваторомъ построенъ въ Петербургѣ, на Морскомъ каналѣ, и частный элеваторъ г.г. Борейши и Максимовича, емкостью въ 170.000 четв. Далѣе Юго-Западныя дороги построили элеваторъ въ Одессѣ на 1.600.000 пудовъ, къ сожалѣнію не портовый. Позже Харьково-Николаевской жел. дор. построенъ портовый элеваторъ въ гор. Николаевѣ, емкостью въ 190.000 четв. Далѣе слѣдуетъ очень большой элеваторъ, построенный въ Новороссійскѣ, емкостью на 3 мил. пуд. Нынѣ безъ Елецкаго и Петербургскаго элеваторовъ выстроено таковыхъ за 20 лѣтъ 48, изъ коихъ 10—12 общественными работами въ 1891 году, остальныя желѣзными дорогами съ общей вмѣстимостью 18.943.000 пудовъ. На ряду съ ними построено 293 зернохранилища россійскаго типа, съ общей вмѣстимостью 28 милл. 389 тысячъ пудовъ.

Распредѣляются всѣ эти сооруженія такъ:

Желѣзныя дороги:	Элеваторы. Число.	Элеваторы. Вмѣстимость въ тыс. пуд.	Зернохранилища. Число.	Зернохранилища. Вмѣстимость въ тыс. пуд.
Владикавказская	9	4.108	5	7.858
Екатерининская	—	—	13	2.895
Либаво-Роменская	—	—	6	90
Московско-Виндавская	1	3.000	5	2.607
Московско-Казанская	—	—	4	1.650
Московско-Кіево-Воронежская	—	—	1	40
Московско - Курская и Нижегородская	4	240	8	184
Пермская	—	—	1	2.275
Привислинскія	—	—	1	600
Рязанско-Уральская	20	5.650	91	5.000
Самаро-Златоустовская	1	300	3	140
Сызрано-Вяземская	3	780	17	1.049
Сѣверо-Западныя	1	775	—	—

Желѣзныя дороги:	Элеваторы. Число.	Элеваторы. Вмѣстимость въ тыс. пуд.	Зернохранилища. Число.	Зернохранилища. Вмѣстимость въ тыс. пуд.
Ташкентская	1	20	3	340
Юго-Восточныя	4	840	21	1.406
Юго-Западныя	2	1.540	29	960
Южныя	2	1.500	21	1.250

Слѣдовательно вмѣстимость всѣхъ элеваторовъ составляетъ 2,4% всего хлѣба, перевезеннаго въ среднемъ за пятилѣтіе 1903 — 1908 годовъ. Выключивъ изъ этого числа всѣ малые элеваторы, не имѣющіе очистительныхъ аппаратовъ, окажется, что только очень небольшое количество транспортированныхъ хлѣбовъ могло попадать въ элеваторы, и то преимущественно на Рязанско-Уральской сѣти и въ портахъ, на долю коихъ приходится едва ли не половина общей современной вмѣстимости элеваторовъ. Эти послѣдніе, однако, мало имѣютъ значенія, ибо рабочая способность ихъ относительно невысокая, проходитъ черезъ нихъ хлѣба сравнительно немного, а очистки, облагораживающей хлѣбъ, очевидно, требуется мало, да и дѣло это не ихъ, а внутреннихъ элеваторовъ.

Несмотря на существованіе простыхъ складовъ на 6,2% общей перевозки грузовъ по ж. д., что при трехъ оборотахъ хлѣба, въ складахъ общей емкостью 47 милл. пудовъ, давало бы поступленіе въ нихъ 131 милл. пуд., т. е. почти пятой части общей желѣзнодорожной перевозки, все же на хлѣботорговый укладъ они не имѣли никакого значенія. И это не потому только, что существуетъ законъ, дозволяющій безплатное отвѣтственное храненіе на станціяхъ, а потому, что для дѣла важна не наличность амбаровъ только, а нѣчто иное. Постройте зернохранилищъ простѣйшаго типа, хотя бы еще на 400 м. пуд., т. е. на емкость, равную всѣмъ терминальнымъ элеваторамъ С. Америки, все же ничего не произойдетъ, если не будетъ всего того, чѣмъ

отличается элеваторъ со всѣмъ его оборудованіемъ и со всей при немъ организаціей.

Не менѣе ошибочно было бы думать, что все хлѣботорговое дѣло можно правильно поставить сооруженіемъ элеваторовъ-очистителей въ портахъ. Послѣдствіемъ этого будетъ въ лучшемъ случаѣ очистка части отправляемаго хлѣба, и то только для тѣхъ, кто этого пожелаетъ; все же остальное, всѣ современные дефекты торговли, какъ внутри страны, такъ и въ портахъ останутся. Очистить, отдѣлать, отсортировать въ портовыхъ элеваторахъ все колоссальное количество хлѣба, привозимое для экспорта, задача технически неосуществимая даже если въ каждомъ портѣ построить по нѣсколько элеваторовъ. Поэтому химерична мысль упорядочить вывозную торговлю безъ внутреннихъ элеваторовъ.

Въ портъ хлѣбъ долженъ приходить чистымъ и готовымъ пересыпаться въ корабль. Очистка есть дѣло внутреннихъ элеваторовъ, имѣющихъ задачи гораздо болѣе широкія, чѣмъ пересыпка изъ вагона въ корабль. Портовый элеваторъ есть пересыпной аппаратъ изъ вагона или баржи въ корабль со взвѣшиваніемъ принимаемаго и отпускаемаго товара, съ провѣтриваніемъ отъ пыли, пріобрѣтенной зерномъ въ пути отъ взаимотренія при тряскѣ вагона. И чѣмъ менѣе хлѣбъ пробудетъ въ портовомъ элеваторѣ, тѣмъ лучше элеваторъ выполнитъ свою задачу.

Въ этомъ отношеніи Рижскій элеваторъ даетъ поучительный примѣръ: изъ всего количества грузовъ, въ него поступающихъ, лишь на 10% берутся варранты, очевидно для кредита при храненіи зимой; все же остальное количество—90% проходитъ чрезъ элеваторъ, въ виду скорой отправки хлѣба, безъ варрантовъ.

Противоположный Рижскому элеватору примѣръ даетъ Николаевскій, въ которомъ хлѣба хранятся подолгу; инженеръ Брайкевичъ приводитъ примѣръ даже двухлѣтняго храненія. Эта ошибка есть логическое послѣдствіе отсутствія внутреннихъ элеваторовъ.

Дѣятельность хлѣбной инспекціи въ портѣ также имѣетъ

иное назначеніе, чѣмъ на внутреннемъ элеваторѣ, гдѣ на ней лежитъ нормировка, классификація зерна.

Инспектированіе же хлѣба въ портѣ должно ограничиваться сличеніемъ качествъ прибывшаго въ портовый элеваторъ зерна съ отмѣтками вн. элеватора на желѣзнодорожной накладной и дубликатѣ, и, въ случаѣ разницы, чрезъ предварительный осмотръ пломбъ на вагонѣ выяснить, на комъ лежитъ отвѣтственность, въ случаѣ несоотвѣтствіи товара документомъ, на элеваторѣ изъ коего хлѣбъ отправленъ, или же на той изъ желѣзнодорожныхъ станцій, на которой пломба перемѣнена. Инспектированіе хлѣбовъ такое же, какъ на внутреннихъ элеваторахъ, въ портахъ должно производиться только надъ хлѣбами, прибывающими въ портъ не по ж. дорогамъ, изъ элеваторовъ за ихъ пломбами, а гужомъ, на подводахъ или по водѣ.

Другое дѣло портоваго элеватора—это накопленіе полнаго корабельнаго груза, или же его краткосрочное храненіе въ ожиданіи запоздавшаго корабля, а при замерзаніи порта храненіе хлѣба и образованіе запасовъ для первыхъ весеннихъ кораблей. Нельзя же въ самомъ дѣлѣ, ставить задачею порту то, что было въ минувшую и нынѣшнюю хлѣбныя кампаніи, когда хлѣбъ въ портахъ размѣщался въ элеваторахъ-зернохранилищахъ, на всѣхъ возможныхъ платформахъ, въ вагонахъ, на путяхъ, даже въ цистернахъ, и просто подъ открытымъ небомъ. Факты эти приводятся обычно, какъ доказательство неорганизованности и необорудованности портовъ, или недостаточнаго развитія станціонныхъ путей, тогда какъ это только доказательство неорганизованности торговли, вслѣдствіе чего въ порты нагнали столько хлѣба, что они не могли не только его продать и отправить, но даже размѣстить въ магазины. Такъ неужели же въ виду всего этого, нужно строить въ портахъ на 200 милл. пудовъ элеваторы, которые бы вмѣстили портовыя и станціонныя залежи? Представьте себѣ, что были бы построены въ Новороссійскѣ, Ростовѣ, Та-

ганрогѣ, Маріуполѣ, Одессѣ, Николаевѣ, Либавѣ, Ригѣ, Ревелѣ, Виндавѣ, Петербургѣ и другихъ портахъ, по этому масштабу элеваторы, хотя бы не на 200, а на 160 милл. пуд., т. е. на четвертую или пятую часть вывоза, и ихъ загрузили бы, что произошло бы съ цѣнами? Мы бы ихъ такъ понизили, что элеваторы, владѣльцы сложеннаго хлѣба, сельскіе хозяева, — всѣ одинаково застонали бы и разорились. Повторяю, портовый элеваторъ—это только конвееръ—перегрузочный аппаратъ; другого значенія онъ имѣть не долженъ. Складочные коммерческіе элеваторы должны быть внутри страны; тамъ должны быть сосредоточены главныя силы,—хлѣбные резервы, стоящіе на рельсахъ, всегда готовые появиться тамъ, гдѣ они требуются, и куда ихъ направитъ владѣлецъ варранта, по оному запродавшій свой хлѣбъ заграничному импортеру.

Хлѣбный инспекторъ портоваго элеватора, какъ сказано, имѣетъ иныя задачи, чѣмъ при внутреннемъ: онъ не классифицируетъ, а лишь сличаетъ качества, опредѣленныя дубликатомъ накладной и варрантомъ съ поступающимъ изъ вагона; но кромѣ того на немъ отвѣтственная обязанность выдавать капитанамъ кораблей свидѣтельства (сертификаты), удостовѣряющія качество хлѣба, погруженнаго на корабль, ибо портовый элеваторъ варрантовъ, какъ совершенно ненужнаго никому документа, почти не выдаетъ.

Если нынѣ только небольшое число изъ 48 внутреннихъ элеваторовъ снабжено механическими двигателями и очистительными аппаратами, то едва ли найдется пять, а то и меньшее число, имѣющихъ хлѣбныхъ инспекторовъ съ институтомъ для ежегодной расцѣнки или разсортировки хлѣбовъ. Варранты выдаютъ очень немногіе; и безъ института инспекціи такіе варранты имѣютъ лишь весьма пониженную цѣнность. Банковыхъ и биржевыхъ связей у нихъ нѣтъ, нѣтъ также и взаимной связи, объединенія между мѣстными линейными (на экспортныхъ ли-

ніяхъ построенными) элеваторами и портовыми. Всѣ они работаютъ вполнѣ изолировано; тогда какъ, по существу дѣла, станціонный элеваторъ долженъ быть объединенъ съ рыночными или узловыми, такъ сказать, съ центральными; эти послѣдніе съ мѣстными биржами и банками, и всѣ съ таковыми же въ пунктахъ экспорта или пунктахъ большого внутренняго спроса. При современной постановкѣ дѣла дозволительно сказать, что, несмотря на существованіе въ Россіи 48 элеваторовъ, элеваторнаго дѣла у насъ даже нѣтъ и въ зародышѣ, есть только небольшой матеріалъ, который, вѣроятно, можетъ быть использованъ для правильной организаціи элеваторнаго дѣла. Еще меньшее значеніе для организаціи элеваторнаго дѣла имѣетъ наличность 229 зернохранилищъ и складовъ, т. е. простыхъ россійскихъ амбаровъ, имѣющихъ только тотъ смыслъ и значеніе, что они ограждаютъ желѣзныя дороги отъ уплаты владѣльцамъ дубликатовъ за порчу товаровъ на открытыхъ платформахъ подъ брезентами и рогожами; въ смыслѣ же торговомъ они не имѣютъ никакого значенія. Пока полезны они, можетъ быть, для мельниковъ, покупающихъ и отправляющихъ товаръ себѣ, а не спекулирующихъ на порчѣ груза.

Впрочемъ, при развитіи правильнаго элеваторнаго дѣла, нѣкоторыя изъ этихъ зернохранилищъ могутъ быть использованы элеваторами, въ случаѣ недостатка мѣстъ въ оныхъ, какъ это было съ Елецкимъ элеваторомъ, который, на случай его заполненія, имѣлъ дополнительные, случайно купленные, амбары и склады, оказавшіеся полезными запасными закромами элеватора. Затѣмъ нѣкоторые изъ нихъ могутъ быть оборудованы очистительными аппаратами и приспособлены къ функціи станціоннаго элеватора. Во всякомъ случаѣ, быть звеномъ элеваторной системы въ настоящемъ своемъ видѣ, они не годны и безполезны.

Нужно ли еще упоминать о томъ, какія незамѣнимыя услуги окажетъ необходимой густоты внутренняя элеваторная сѣть, для

образованія запасовъ на случай недородовъ, и какъ упростится дѣло покупки хлѣба для государственныхъ надобностей, для продовольствія населенія въ годы недорода и для постояннаго продовольствія арміи. Станутъ не нужны всѣ полчища интендантовъ, поставки, торги, залоги, пріемныя комиссіи. Все сведется къ скупкѣ варрантовъ. Какое упрощеніе дѣла и какая экономія для казны, вслѣдствіе освобожденія отъ массы сдѣлавшихся ненужными чиновниковъ!

Увѣренность моя въ томъ, что какъ только мы начнемъ вывозить хлѣбъ такого качества, какимъ онъ можетъ и долженъ у насъ быть, то заграничныя цѣны повысятся и мы займемъ подобающее намъ положеніе, не есть увлеченіе, оно находитъ себѣ подтвержденіе въ истекшей кампаніи 1909—10 года.

Несмотря на колоссальный вывозъ 735 м. п., равняющійся 60% нормальнаго спроса пяти главнѣйшихъ ввозящихъ государствъ, мы все же не потеряли цѣнъ, намъ ихъ не назначали, мы сами были хозяевами цѣны и, конечно, удержали бы ее до сихъ поръ, если бы не озаботились ее уронить собственнымъ безразсудствомъ, весеннимъ на весь міръ хвастовствомъ объ ожидаемомъ громадномъ урожаѣ, что прекрасно учли въ свою пользу за границей, еще въ маѣ сваливъ цѣны.

Западная же Европа, въ видахъ дальнѣйшаго пониженія цѣнъ, не имѣя въ виду хорошаго урожая у себя, въ свою очередь стала раздувать свой урожай и этимъ вызвала панику у насъ.

Высокое качество хлѣба прошлогодняго урожая и впервые проявленная, въ началѣ хлѣбной кампаніи, заботливость правительства объ удержаніи цѣнъ, являются ключемъ для объясненія того, почему за границей не удалось въ 1909 г. осуществить предпринятую было понижательную кампанію, тогда какъ это всегда ей удавалось въ годы урожаевъ у насъ, и блестяще удалось лѣтомъ 1910 г.

Урожай 1909 г. былъ большой, зерно необычно высокаго качества и, какъ всегда бываетъ при хорошихъ урожаяхъ хлѣба, оказалось чистымъ; импортеры потянулись къ намъ за хорошимъ товаромъ; а тутъ, благодаря широко развитой ссудной подъ хлѣбъ операціи, за дешево не продаютъ; вотъ и пришлось подчиниться цѣнамъ продавца. Доброкачественность зерна, его чистота и правительственная заботливость дали Россіи не менѣе 10 коп. на пудъ, или 75 м. рублей; этимъ доказано, что мы можемъ и должны занять на международномъ рынкѣ положеніе, соотвѣтствующее размѣрамъ нашего вывоза, если сумѣемъ переродить нашу торговлю, построивъ ее на тѣхъ же началахъ, которыми американцы насъ тѣснятъ.

У насъ остается неосвѣщенной еще одна важнѣйшая сторона элеваторнаго дѣла.

Кто же не знаетъ, что большая часть нашихъ сел. хозяевъ и мелкихъ крестьянъ всѣхъ категорій — общинники, хуторяне или просто мелкіе землевладѣльцы—сугубо терпятъ отъ нашей хлѣботорговой дезорганизаціи. Они, вслѣдствіе особливой невыгодности своего положенія, состоятъ жертвами всяческихъ обмановъ въ цѣнѣ, въ количествѣ и даже въ качествѣ хлѣба при его продажѣ. Попробуйте нарисовать въ своемъ воображеніи какую-либо организацію торговли, при которой крестьяне и вообще мелкіе хозяева были бы изъяты изъ полной злоупотребленій эксплуатаціи мелкихъ хлѣбныхъ торгашей или приказчиковъ крупныхъ фирмъ, имѣющихъ въ обдуваніи крестьянъ свой дополнительный къ жалованію заработокъ.

Нынѣ устраненіемъ этого бича крестьянства справедливо озабочены земскія и правительственныя учрежденія. Совѣщанія 1893 года, позднѣйшія и всѣ ранѣе бывшія, не мало объ этомъ толковали, и чего-чего ни проектировали о запрещеніи скупки на дорогахъ, въ пригородахъ и т. п. Предполагалось издать правило, разрѣшающее торговлю только на базарныхъ площадяхъ и

съ пользованіемъ только городскими вѣсами на площади, но всѣ эти предположенія, при подробномъ ихъ разборѣ, оказывались неисполнимыми, ибо съ плутней въ торговлѣ бороться полицейскими мѣрами невозможно. Во избѣжаніе обмѣра при торговлѣ—запретили торговлю на мѣру, предписавъ торговлю на вѣсъ, и непремѣнно на вѣсахъ, провѣренныхъ и заштемпелеванныхъ. Ну и что же? стало еще хуже: четверики-то, хотя не клейменые, есть у каждаго мужика, и потому смѣривъ у себя дома, онъ можетъ еще спорить съ покупщикомъ, а вѣсовъ-то крестьяне не имѣютъ, поэтому они и не знаютъ, какое вѣсовое количество хлѣба они везутъ на базаръ; приходится подчиняться опредѣленію вѣса покупщиковъ. Перестали обмѣривать, стали обвѣшивать на клейменыхъ вѣсахъ, да такъ еще, какъ никогда не обмѣривали. Теперь появилось новое стремленіе улучшить условія продажи хлѣба крестьянами постройкою по деревнямъ мелкихъ зернохранилищъ, чтобы черезъ посредства учрежденій мелкаго кредита кредитовать крестьянъ подъ хлѣбъ, въ этихъ зернохранилищахъ сложенный для выжиданія цѣнъ.

Какъ ни желательно это, но безъ системы элеваторовъ практическая полезность сихъ зернохранилищъ и кредита не можетъ не вызывать нѣкоторыхъ опасеній и сомнѣній.

Намъ рисуется такая картина: крестьяне, не довольствуясь базарными цѣнами, пользуются возможностью кредитомъ реализировать часть стоимости своего хлѣба, засыпаютъ таковой въ зернохранилище и берутъ подъ него ссуду. Зернохранилище заполняется разносортнымъ, разнокачественнымъ хлѣбомъ, конечно, обезличеннымъ, т. е. смѣшаннымъ въ одномъ, двухъ, трехъ закромахъ, ибо, очевидно, не можетъ быть рѣчи о сотняхъ мелкихъ закромовъ или о храненіи въ мѣшкахъ, это слишкомъ дорогая затѣя. Наступаетъ время продажи, при чемъ каждый желаетъ продавать въ разное время, и поэтому каждый, получая не свой хлѣбъ, рискуетъ получить или лучшій или худшій; во всякомъ случаѣ споры о качествѣ возвращаемаго хлѣба неизбѣжны.

Далѣе выдвигается вопросъ объ осуществленіи продажи, какъ и кто это будетъ дѣлать? Выпускать заложенный хлѣбъ безъ оплаты ни одно кредитное учрежденіе не согласится, а оплатить нечѣмъ. Всего вѣроятнѣе, что продажа будетъ по порученію совершаться тѣмъ же кредитнымъ учрежденіемъ. Будетъ ли она дѣлаться постепенно, по мѣрѣ желаній владѣльцевъ, или же одновременно, по соглашенію многихъ или всѣхъ владѣльцевъ, во всякомъ случаѣ поводовъ къ новымъ неудовольствіямъ будетъ очень много. Товаръ пестрый, смѣшанный, не переработанный, цѣна ему всегда будетъ невысокая; вотъ и неудовольствіе; отсюда недовѣріе къ продавцу и часто небезосновательное, то за недоборъ цѣны, то за провѣсъ, а иногда, что очень вѣроятно, и не безъ повода явится неудовольствіе, вслѣдствіе подозрѣнія въ злоупотребленіи. Покупателями же будутъ все тѣ же прасолы и кулаки. Поэтому въ конечномъ выводѣ можетъ оказаться лишь уплата процентовъ по ссудѣ и продажа столь же иногда и болѣе невыгодная, чѣмъ нынѣшняя.

Кромѣ всего этого, можетъ оказаться необходимость вынужденной продажи, вслѣдствіе долгаго держанія хлѣба владѣльцами, ранѣе засыпавшими зернохранилище, для очищенія мѣста другимъ. Если ихъ не вытѣснить, то блага зернохранилища съ кредитомъ окажутся недоступными очень многимъ и, можетъ статься, наиболѣе нуждающимся. Или же придется строить большія и потому дорогія зернохранилища, удорожающія кредитъ, а банкамъ, кредитующимъ черезъ учрежденія мелкаго кредита, придется помѣщать туда большіе капиталы, нельзя сказать, чтобы такая операція не была сопряжена съ нѣкоторымъ рискомъ. Вѣдь мел. кред. учрежденія бываютъ всякія; въ сосѣдствѣ пишущаго эти строки есть два, и въ обоихъ работаетъ судебный слѣдователь.

Нужно стремиться къ тому, чтобы сельскихъ зернохранилищъ было побольше, но вмѣстимостью поменьше; чтобы та-

ковыя были доступны возможно большему числу мелкихъ хозяйствъ: чтобы сооруженія эти не только помогали крестьянамъ воздерживаться отъ продажи при дешевыхъ цѣнахъ, но чтобы таковыя помогали вырвать мелкихъ хозяевъ изъ цѣпкихъ рукъ эксплоатирующихъ ихъ торгашей. Нужно стремиться къ тому, чтобы какъ при низкихъ, такъ и при высокихъ цѣнахъ крестьянинъ одинаково получалъ всю цѣну, безъ дѣлежа со своими эксплуататорами, отъ чего нынѣ проектируемыя зернохранилища ихъ не избавятъ при современныхъ условіяхъ, а лишь создадутъ при продажѣ еще лишняго посредника между покупателемъ хлѣба и продавцомъ, въ лицѣ воротилъ мел. кредитнаго учрежденія, которые часто будутъ не внѣ упрека.

Съ первыхъ же дней дѣйствія Елецкаго элеватора, въ 1886 году, немедленно выяснилась необходимость учрежденія комиссіонерства при элеватѣ. Въ то время законъ сего не дозволялъ для складовъ, и земство не имѣло на это права. Нужда въ этомъ комиссіонерствѣ заставила Елецкое О-во Сел. Хозяйства сорганизовать такое комиссіонерство во главѣ котораго былъ поставленъ членъ Совѣта Общества, Управляющій элеваторомъ А. Н. Петровъ. Такое совмѣстительство, не предусмотрѣнное закономъ, оказалось весьма полезнымъ.

Нѣсколько позже хлѣбъ сталъ приниматься и отъ крестьянъ мелкими партіями, даже одиночными возами, съ выдачею большихъ авансовъ и квитанцій на дополученіе денегъ послѣ продажи. Хлѣбъ этотъ сперва принимался въ амбары и, послѣ набора вагоннаго груза, передавался въ элеваторъ, гдѣ перерабатывался въ общій сортъ и затѣмъ продавался. Несмотря на продажу по хорошей выгодной цѣнѣ дѣло это не получило, однако, широкаго развитія, потому что дополучки были очень мелки, а для удаленныхъ отъ города крестьянъ было хлопотли о ѣздить за грошевыми доплатами; съ удобствомъ пользовались этимъ лишь пригородные крестьяне. Для элеватора же помѣщеніе хлѣба сперва

въ амбаръ, а потомъ въ элеваторъ ручнымъ способомъ и на подводахъ, являлось, при его ничтожныхъ таксахъ, тяжелымъ накладнымъ расходомъ.

Съ созданіемъ элеваторовъ съ правильной организаціей ихъ коммерческой стороны, освобожденіе крестьянъ изъ кабальнаго положенія у прасоловъ и торговцевъ до крайности упрощается, если будутъ сел. зернохранилища. Опытъ Елецкаго элеватора указываетъ на затруднительность для столь громаднаго инструмента, какъ элеваторъ, имѣть дѣло съ мелкими, такъ сказать, возовыми партіями хлѣба, но не исключаетъ возможности оперированія сборными партіями вагоннаго вѣса. При гадательной и сомнительной пользѣ сельскихъ зернохранилищъ при учрежденіяхъ мелкаго кредита или другихъ организаціяхъ, эти зернохранилища сразу становятся всесторонне полезными, когда налицо имѣется элеваторъ. Тогда дѣло будетъ происходить слѣдующимъ образомъ: то или другое учрежденіе, т. е. кредитное, земское или волостное, выдающее по порученію Гос. Банка ссуды подъ хлѣбъ для выжиданія цѣны или же авансы при немедленнной продажѣ, имѣетъ небольшіе амбары, смотря по роду хлѣбовъ, воздѣлываемыхъ въ каждой данной мѣстности на два, на три рода хлѣбовъ, напримѣръ, на 1000 пуд. ржи, на столько же овса, пшеницы или проса, или ячменя, т. е. максимально на 3000 пуд. вмѣстимостью, по 1000 п. для каждаго воздѣлываемаго въ мѣстности хлѣба. Подъ принятый хлѣбъ выдается или ссуда, или авансъ. Затѣмъ, какъ только накопится какого-либо хлѣба вагонный вѣсъ, учрежденіе приглашаетъ хлѣбовладѣльцевъ доставить количество принадлежащаго каждому хлѣба на своихъ подводахъ на ближайшую жел.-дор. станцію для отправки въ ближайшій же элеваторъ, по указанію кредиговавшаго учрежденія, а дубликатъ жел.-дорожной накладной передаетъ ему же. Получивъ дубликатъ накладной, учрежденіе ссужавшее деньги, будь то Гос. Банкъ или Земская управа, или какое иное, возстановляетъ кредитъ для выдачи новыхъ ссудъ

или авансовъ, дубликатъ же одновременно отсылаетъ управленію элеватора, въ который хлѣбъ адресованъ. Этотъ послѣдній, получивъ вагонъ пестраго хлѣба, очищаетъ, обрабатываетъ его, подсортировываетъ и немедленно же высылаетъ въ обмѣнъ на дубликатъ кредитовавшему учрежденію варрантъ на принятый хлѣбъ. По полученіи варранта кредитовавшее учрежденіе дѣлаетъ на немъ надпись о долгѣ, лежащемъ на хлѣбѣ, и отдѣливъ отъ варранта залоговую половину, таковую оставляетъ у себя, а другую возвращаетъ въ распоряженіе того сельскаго учрежденія, которое первоначально принимало хлѣбъ и выдавало ссуды и авансы.

Такъ поступаютъ, однако, лишь въ томъ случаѣ, если не было заявлено при первоначальной отправкѣ хлѣба въ элеваторъ о продажѣ его чрезъ элеваторное комиссіонерство немедленно, или въ назначенное время, или по указанной цѣнѣ. Въ этомъ случаѣ продавцамъ уже не высылается варрантъ, а только пишется извѣщеніе о полученіи хлѣба и о результатахъ обработки онаго. По продажѣ хлѣба, комиссіонерство элеватора высылаетъ вырученную сумму тому учрежденію, отъ котораго оно получило дублитатъ ж.-д. накладной, а сіе послѣднее, удержавъ причитащуюся ему сумму, выданную въ ссуду или въ видѣ аванса, остальную со счетомъ по продажѣ передаетъ въ первоначальное учрежденіе, отъ коего полученъ хлѣбъ, на предметъ распредѣленія остаточныхъ денегъ между хлѣбовладѣльцами, согласно долѣ участія каждаго засыпавшаго хлѣбъ.

При такой постановкѣ дѣла крестьяне, сгруппированные въ кратковременную отправочную артель, выручаютъ за свой хлѣбъ ровно столько же, сколько выручитъ крупный землевладѣлецъ или купецъ, который будетъ оперировать черезъ элеваторное комиссіонерство, состоящее въ связи съ такими же комиссіонерствами въ портовыхъ или иныхъ хлѣбныхъ центрахъ.

При такой постановкѣ дѣла крестьяне, сравнявшись въ усло-

віяхъ продажи съ крупными хлѣбовладѣльцами, будутъ всецѣло вырваны изъ рукъ теперешнихъ ихъ эксплуататоровъ; рискъ Гос. Банка въ отношеніи расширенія кредитныхъ операцій въ деревнѣ, ускользающихъ отъ его надзора, понизится въ большой пропорціи и никогда по отношенію къ каждому зернохранилищу не превыситъ ссудъ подъ три вагона хлѣба; крупныхъ зернохранилищъ, превышающихъ вмѣстимость трехъ вагонныхъ грузовъ, для трехъ разныхъ хлѣбовъ не потребуется; самое же зернохранилище будетъ ничто иное, какъ маленькій амбаръ въ три-четыре закрома на 350 четвертей, имѣющій самую грошевую стоимость. При этомъ еще отпадетъ рискъ всякихъ растратъ, раструсокъ, усышекъ и т. п.; а главное, крестьянскій хлѣбъ, такъ сказать, автоматически введенный въ общій хлѣботорговый оборотъ, перестанетъ быть обычнымъ понижателемъ цѣнъ, отъ которыхъ прежде всего теряютъ сами же крестьяне, безъ толку выбрасывая хлѣбъ на рынокъ. Не будетъ и того тормозящаго дѣла обстоятельства, которое наблюдалось на Елецкомъ элеваторѣ: блага организованной торговли станутъ доступны и наиболѣе удаленнымъ отъ рынка крестьянамъ, ибо какъ авансы, такъ и окончательный разсчетъ будутъ получаться дома.

Кромѣ того, если крестьянамъ будетъ желательно выдерживать хлѣбъ до подъема цѣнъ, то и къ этому будетъ полная возможность. При дальнѣйшемъ развитіи дѣла явится возможность изъ одного и того же вагона продавать разныя количества согласно желанію хлѣбовладѣльцевъ въ разное время, ибо изъ одного и того же района будетъ приходить много вагоновъ однороднаго сборнаго хлѣба, и тогда изъ общаго количества можно будетъ образовать партію для разновременной продажи.

Не буду, однако, подробно развивать этотъ способъ дѣйствія, это дѣло будущаго, скажу только, что заокеанскіе хозяева учреждаютъ у себя всякія коопераціи для этихъ именно цѣлей и тратятъ огромныя деньги, на которыя строятъ свои элеваторы

а все же, благодаря наличности массы частныхъ элеваторовъ, принадлежащихъ капиталистамъ, имъ лишь послѣ тяжелой борьбы удается достигнуть того, что можетъ получить у насъ самый мелкій сел. хозяинъ-землепашецъ, если бы намъ удалось дожить до правильно организованной сѣти районныхъ элеваторовъ, органически связанныхъ съ самыми примитивными дешевенькими амбарчиками на 350—400 четвертей.

Изъ сего явствуетъ, что не для однихъ только владѣльцевъ крупныхъ партій хлѣба полезны и нужны районные, на ж. дорогахъ построенные, коммерчески правильно организованные элеваторы, въ той же и даже большей степени они необходимы бѣднѣйшей части сел. хозяевъ—земледѣльцамъ-крестьянамъ.

Во всякомъ случаѣ, какъ бы совершенно ни сорганизовалась продажа хлѣба крестьянами чрезъ элеваторы, нельзя ожидать, чтобы быстро и окончательно прекратилась скупка, а затѣмъ продажа хлѣба базарнымъ скупщикамъ, въ свою очередь всего чаще обслуживающимъ болѣе крупныхъ торговцевъ зерномъ, поэтому намѣченная организація при элеваторахъ даетъ возможность и этимъ скупщикамъ работать, минуя посредничество болѣе крупныхъ торговцевъ. Чрезъ это исчезнутъ у насъ въ торговлѣ необработанные хлѣба; а если ихъ не будетъ внутри страны, то не появятся они и въ портахъ, слѣдовательно, не будутъ предлагаться и за границу.

Обслуживая мелкихъ хозяевъ хлѣба и крупныхъ, элеваторы съ ихъ комиссіонной организаціей окажутъ незамѣнимыя услуги и такъ называемымъ *отправителямъ* мелкимъ и крупнымъ, такъ какъ освободятъ ихъ отъ тѣхъ портовыхъ комиссіонеровъ по продажѣ хлѣба, жертвами коихъ они нынѣ состоятъ.

Конкуренція столь солиднаго и близко стоящаго къ дѣлу учрежденія, какъ комиссіонерство при элеваторѣ, побудитъ нынѣшнихъ комиссіонеровъ, отдавая свою дѣятельность подъ надзоръ сего учрежденія, ютиться около него и его обслуживать,

сорганизовавшись, можетъ быть, въ отвѣтственныя комиссіонерскіе союзы или артели. Мы раньше уже сказали, что наличность элеваторовъ съ правильной организаціей сдѣлаетъ возможной и участіе банковъ въ хлѣбной торговлѣ. Выдавая ссуды подъ зерновыя бумаги, варранты, они въ то же время могутъ принимать на себя порученіе на продажу этихъ самыхъ бумагъ на хлѣбныхъ биржахъ, совершенно такъ же, какъ они нынѣ выполняютъ аналогичныя порученія по продажѣ фондовыхъ бумагъ. Простой и потому заманчивой, съ перваго взгляда, кажется такая операція по сбыту хлѣба; но она представляетъ не мало опасностей отъ возможности захвата банками хлѣбной торговли и созданія у насъ американскихъ порядковъ, отъ которыхъ такъ терпятъ фермеры.

Минувшая хлѣбная кампанія даетъ намъ примѣры такихъ опасностей, когда нѣкоторые банки подъ видомъ выдачи ссудъ подъ хлѣбъ людямъ, къ нимъ близкимъ, и притомъ въ размѣрѣ полной стоимости зернового товара, такимъ способомъ сосредоточивали въ своихъ рукахъ крупные запасы зерноваго товара, въ надеждѣ на неурожай въ 1910 г., вслѣдствіе плохого состоянія озимей осенью 1909 г. Когда же цѣны пошатнулись и получили склонность къ пониженію, то они же первые стали спѣшно освобождаться отъ хлѣба, примѣняя экзекуцію не къ дѣйствительнымъ, а къ фиктивнымъ заемщикамъ—къ себѣ самимъ, и этимъ создали ту панику, которая способствовала упадку цѣнъ. Подобныя исторіи случаются и съ процентными бумагами, когда банки зарываются; но всякіе такіе пассажи съ процентными бумагами не такъ глубоко проникаютъ вглубь народно-хозяйственныхъ интересовъ; кромѣ того, послѣдствія такихъ явленій сглаживаются во-время, но выдержкою и терпѣніемъ владѣльцевъ процентныхъ бумагъ. Совсѣмъ другое дѣло было бы съ зерновыми бумагами; потери производителей хлѣба отъ упадка цѣнъ не вознаграждаются цѣнами будущихъ годовъ. Поэтому

участіе банковъ въ хлѣбной торговлѣ, полезное въ смыслѣ упрощенія и упорядоченія торговли, не есть что-либо желательное, къ чему должно стремиться. Созданіе же частными банками своихъ собственныхъ зернохранилищъ, для помѣщенія заложеннаго у нихъ хлѣба, есть опасная и скользкая затѣя, которую слѣдуетъ предотвращать, а не поощрять.

Такъ именно, намъ думается, слѣдуетъ относиться къ дѣлу какъ правительству, такъ и акціонерамъ, ибо повтореніе прошлогоднихъ фактовъ неминуемо вызоветъ, съ одной стороны, обвиненіе банковъ въ преднамѣренной игрѣ, разорительной для производителей хлѣба; а съ другой—можетъ наносить ущербъ и акціонерамъ.

Въ торговомъ соперничествѣ, какъ и на войнѣ, нужно всегда бороться оружіемъ, одинаковымъ съ врагомъ. Мы пробовали въ Крымскую кампанію противопоставить нарѣзнымъ штуцерамъ чуть ли не кремневыя гладкостволки, ну и проиграли. Отъ превосходства японскихъ снарядовъ и орудій погибъ нашъ флотъ.

Позже насъ начавшіе снабженіе Запад. Европы хлѣбомъ американцы, соперничая съ нашими хозяевами, стали побѣждать насъ, замѣняя сравнительно дорогія рабочія руки машинами; и наши хозяева нынѣ широко вводятъ у себя машины. Въ хлѣбо - торговомъ дѣлѣ нашу коммерцію уклада XVI вѣка они побѣдили цѣлесообразною, хлѣбо-инспекціонною элеваторною системой хлѣбной торговли, которой мы все еще тщимся противопоставить полицейско-карательную систему.

Пора, давно пора, отказаться отъ такихъ пагубныхъ заблужденій и бросить всякія мысли о какихъ-то зернохранилищахъ простѣйшаго типа и о полицейскомъ надзорѣ. Нужно скорѣе, не теряя времени, использовать Богомъ дарованныя намъ высокія качества нашего зерна, созданіемъ сѣти не частныхъ, а правительственныхъ элеваторовъ. Нужно съ этимъ спѣшить для того, чтобы не быть вытѣсненными съ З. Европейскаго рынка,

на которомъ число соперниковъ постоянно увеличивается. Бороться съ ними мы можемъ только высокимъ качествомъ хлѣба и честностью торговли; въ этомъ должна быть наша цѣль и наша выгода.

ГЛАВА VIII.

Вѣроятная стоимость элеваторной сѣти.

Настоящую главу посвятимъ выясненію стоимости элеваторовъ, численности и емкости оныхъ, мѣстъ ихъ сооруженія и общей стоимости всей сѣти внутреннихъ и портовыхъ элеваторовъ. Но ранѣе этого скажемъ въ послѣдній разъ нѣсколько словъ о такъ называемыхъ зернохранилищахъ простѣйшаго типа и стоимости оныхъ. Всего проще было бы обратиться въ М-во Путей Сообщенія и оттуда получить свѣдѣнія касательно этого. Но дабы не утомлять вниманіе читателя чтеніемъ болѣе или менѣе длинныхъ вѣдомостей о семъ, сдѣлаемъ неутомительную выписку изъ курса инженера Путей Сообщенія профессора Московскаго Инженернаго Училища Д. Н. Головнина, конечно, основывающагося на тѣхъ же данныхъ, хорошо имъ провѣренныхъ и изученныхъ. Выписываемъ дословно:

„Деревянные пакгаузы обходятся отъ 9 до 25 коп. на пудъ, при чемъ пакгаузы, приспособленные для храненія зерна розсыпью, обходятся, вообще говоря, нѣсколько дороже предназначенныхъ для храненія въ мѣшкахъ примѣрно въ полтора раза. Въ приведенныхъ предѣлахъ также колеблется стоимость такъ называемыхъ деревянныхъ зернохранилищъ, приближаясь, однако, къ высшей цифрѣ, т. е. къ 25 коп. на пудъ хранимаго зерна. Каменные амбары и магазины обходятся въ среднемъ немногимъ дороже, примѣрно отъ 22 до 33 коп. на пудъ. Въ исключитель-

ныхъ случаяхъ стоимость зданій для храненія зерна обходится еще дороже, достигая 46,1 коп, на пудъ".

Вотъ, что говоритъ человѣкъ весьма авторитетный о пресловутыхъ зернохранилищахъ, о коихъ такъ много толкуютъ и которыми мечтаютъ замѣнить элеваторы.

А вотъ маленькая иллюстрація къ сему. На ст. Караси, Сызрано-Вяземской ж. д., въ 110 верстахъ отъ г. Ельца, рѣшено было въ 1909 году строить каменное зернохранилище простѣйшаго типа на 108.000 п., смѣтная стоимость его была исчислена въ 40.000 руб., т. е. по 40 коп. на пудъ вмѣстимости. Приведенныя цифры имѣютъ для насъ особливое значеніе для дальнѣйшаго изложенія. Прошу читателя цифры эти все время помнить при чтеніи дальнѣйшаго.

Противопоставляя зернохранилища элеваторамъ, нужно сказать, что при дороговизнѣ зернохранилищъ, тѣмъ болѣе этажныхъ, онѣ не даютъ ни одного изъ удобствъ элеваторовъ съ дешевизной оплаты ихъ услугъ, но въ нихъ еще всегда масса крысъ и мышей, которыхъ въ элеваторахъ не бываетъ, въ зернохранилищахъ всегда раструска и утечка зерна, которыхъ нѣтъ и быть не можетъ изъ силосовъ элеватора, наличность коихъ обусловливаетъ всегда чистоту и отсутствіе пыли въ элеваторахъ, удаленіе коей весьма трудно въ зернохранилищахъ, въ которыхъ зерно скоро и легко поддается воздѣйствію атмосферическихъ условій, которымъ зерно въ силосахъ малодоступно; провѣтриваніе и охлажденіе зерна при согрѣваніи его въ зернохранилищахъ дорого и медленно, въ элеваторахъ же быстро и дешево; подсортировка партій и очистка, если зернохранилища не пусты, почти невозможны и во всякомъ случаѣ затруднительны и дороги, въ элеваторахъ легки, просты и дешевы; зараженіе зерна насѣкомыми въ элеваторахъ почти невозможно и легко устранимо, чего нельзя сказать про зернохранилища; пересыпка изъ закрома въ закромъ, освѣженіе, все это въ элеваторѣ

легко и дешево, въ зернохранилищѣ трудно и дорого. Не дѣлая дальнѣйшихъ противопоставленій, а вспоминая лишь то многое, что сказано въ предыдущихъ главахъ о значеніи элеваторовъ въ торговомъ строѣ, можно только удивляться, какъ возможно говорить о зернохранилищахъ простѣйшаго типа. Таковыя никому нигдѣ никакой пользы не принесутъ и существующія-то часто пусты; *если тратить деньги на нихъ, то только для того, чтобы скорѣе опытомъ убѣдиться въ ихъ безполезности въ дѣлѣ перерожденія торговли и поднятія доходности с.-хоз. промысла.*

Отъ приведенной расцѣнки зернохранилищъ простѣйшаго типа перейдемъ къ выясненію стоимости элеваторовъ различныхъ размѣровъ.

Въ отношеніи нѣкоторыхъ портовыхъ элеваторовъ имѣются данныя въ томъ же курсѣ профессора Головнина и у инженера Горячковскаго. По этимъ даннымъ сооруженіе Новороссійскаго элеватора въ 3 м. п. вмѣстимости обошлось по 42 коп. на пудъ вмѣстимости (Министерство же Торговли опредѣляетъ стоимость этого элеватора по 50 коп. на пудъ вмѣстимости и дополнительно еще 35 коп. на устройство конвееровъ и эстакады), Николаевскаго по 47 коп. тоже на пудъ вмѣстимости. О стоимости Рижскаго элеватора я получилъ любезное сообщеніе отъ 12 Августа 1910 года отъ Предсѣдателя Управленія Рижскимъ элеваторомъ и Завѣдывающаго складомъ. Изъ этого сообщенія усматривается, что этотъ элеваторъ вмѣстимостью 750.000 пуд. обошелся по 41,3 коп. на пудъ вмѣстимости; изъ нихъ 23,6 коп. стоило зданіе и 17,7 коп. его оборудованіе.

Этотъ элеваторъ сооруженъ на совмѣстныя средства Рижскихъ Городского и Биржевого обществъ, а два первыхъ принадлежатъ ж. дорогамъ. По даннымъ М-ва Торг. и Промышленности, послѣдній построенный портовый элеваторъ въ Виндавѣ на 3.420.000 пуд. стоилъ по 89 коп. на пуд. Элеваторы С.-Петербургскаго порта обошлись въ среднемъ по 75 коп. на пуд.;

Кенигсбергскій по 50 коп., а Франкфуртскій по 36,4 коп. на пудъ емкости.

Но всѣ эти портовыя расцѣнки могутъ служитъ лишь въ качествѣ показателей для портовыхъ же элеваторовъ и могутъ быть приняты въ 60 коп., какъ средняя изъ пяти приведенныхъ данныхъ, касательно Русскихъ элеваторовъ и 55,4 коп. со включеніемъ двухъ нѣмецкихъ.

Для внутреннихъ же элеваторовъ нужно искать болѣе подходящихъ данныхъ. Директоръ Правленія Рязано-Уральской ж. д. М. П. Федоровъ любезно сообщилъ мнѣ свѣдѣнія касательно трехъ элеваторовъ изъ многихъ принадлежащихъ названной ж. дорогѣ. Такъ самый большой элеваторъ этой дороги въ Кочетовкѣ, на одинъ милліонъ пуд. обошелся въ 32,76 коп. на пудъ вмѣстимости, изъ нихъ зданіе 21,3 коп. и оборудованіе 11,46 коп.

Элеваторъ въ Елани на 300.000 пуд. обошелся 42 коп. изъ коихъ 25,27 к. зданіе и 16,73 коп. оборудованіе на пудъ вмѣстимости. Элеваторъ третьяго размѣра въ 150.000 пудовъ въ Николаевскѣ обошелся еще дороже, зданіе 33,40 коп., а оборурудованіе 29,53 к., всего 62,93 коп. на пудъ вмѣстимости. Изъ другихъ дорогъ всего болѣе элеваторовъ на Владикавказской ж. дорогѣ, но мы, къ сожалѣнію, не располагаемъ свѣдѣніями касательно этихъ тоже желѣзно-дорожныхъ элеваторовъ, но позволяемъ себѣ думать, что какъ желѣзно-дорожные, они, вѣроятно, близки по стоимости къ тремъ только что названнымъ и не могутъ служить руководящими нормами, во-первыхъ, потому, что при постройкѣ ихъ много матеріала строительнаго перевозилось по своей дорогѣ безплатно, во-вторыхъ, постройка ихъ относится къ концу 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія и поэтому данныя эти очень устарѣли. Большинство элеваторовъ внутреннихъ на другихъ ж. дорогахъ построены въ 1892 г. Управленіемъ Общества работъ, но мы не будемъ утомлять читателей приведеніемъ

свѣдѣній о нихъ, такъ какъ исключительность обстоятельствъ, при которыхъ они сооружались, дѣлала ихъ стоимость тоже не на столько нормальной, чтобы ею можно было руководиться, къ тому же нѣкоторые изъ нихъ не были вполнѣ оборудованы и кромѣ того данныя эти тоже устарѣли.

Какъ ни цѣнны данныя Рязанско-Уральской ж. д., но таковыя такъ же, какъ и данныя касательно перваго русскаго элеватора въ Ельцѣ, во главѣ постройки коего я стоялъ, и эти послѣднія тоже намъ безполезны по устарѣлости ихъ, ибо этотъ элеваторъ построенъ былъ еще въ 1885 году. За 25 лѣтъ техника столь обогатилась всякими новшествами, что нынѣ нельзя уже руководиться столь устарѣлымъ матеріаломъ. Нужно что-либо новое и свѣжее. Къ счастью у насъ есть вполнѣ свѣжій примѣръ. Только что 16 Ноября текущаго 1910 года открылъ дѣйствіе, начатый строиться 29 Октября 1909 года, элеваторъ въ гор. Ельцѣ, построенный Елецкимъ Земствомъ взамѣнъ стараго, сгорѣвшаго 8 Іюня 1908 года.

Этотъ новый элеваторъ больше сгорѣвшаго, его общая вмѣстимость *707.000 пуд., пшеницы*, изъ коихъ 672.000 пуд. зерна вмѣщается въ силосахъ, а 35.000 въ мѣшечномъ отдѣленіи, на случай необходимости временного краткосрочнаго храненія малыхъ партій хлѣба для подсортировки зерна. *Стоимость его 178.088 руб. 50 коп. по расчету на пудъ вмѣстимости 25,2 коп.*

Элеваторъ смѣшанной постройки: магазинная или, какъ принято называть, силосная часть зданія для храненія зерна имѣетъ 84 закрома, глубиной около 25 аршинъ, и построена по общеэлеваторной американской системѣ изъ досокъ плашмя, прошитыхъ длинными гвоздями черезъ каждыя три доски. Все это деревянное зданіе съ чердачнымъ этажемъ снаружи по всѣмъ стѣнамъ обшито волнистымъ оцинкованнымъ желѣзомъ.

Длиной все зданіе 74,5 аршина, а ширины 28 арш., по-

коится оно на сильномъ каменномъ фундаментѣ изъ мѣстнаго штучнаго камня чистой тески.

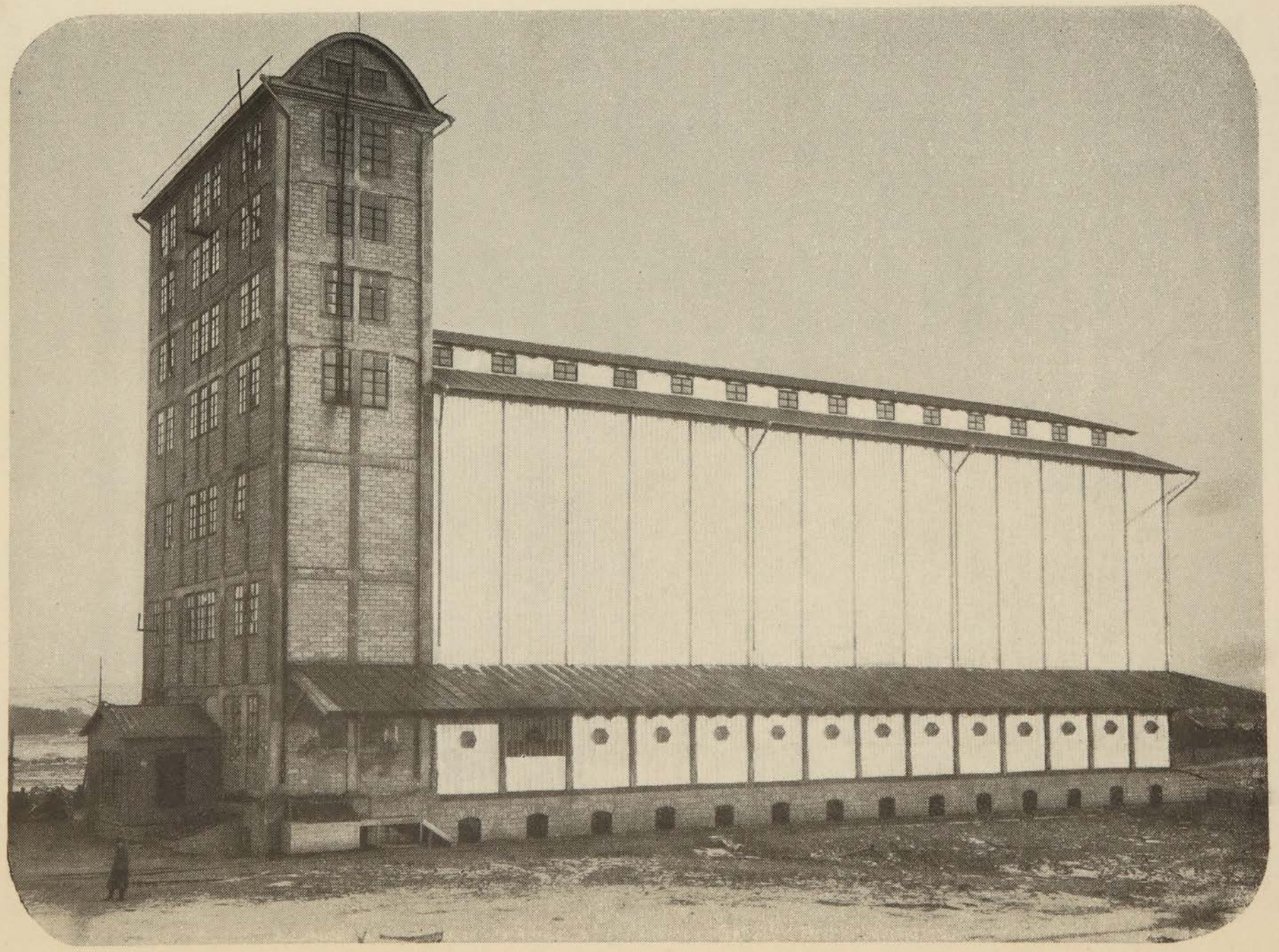
Въ подвальномъ этажѣ подъ закромами или силосами для ихъ опоры возведены поперечныя каменныя стѣны, имѣющія по два проема для пропуска транспортеровъ и по два же для прохода. Проемы перекрыты арками, а внизу ихъ фундаментъ усиленъ обратными сводами.

Въ этомъ же этажѣ находятся два продольные транспортера или ленты, вдоль всего зданія переносящія хлѣбъ. Стоимость этой огромной зерноохранилищной части зданія 89.123 р.; на пудъ вмѣстимости 12,61 коп. со включеніемъ общихъ расходовъ.

Къ этому зданію примыкаетъ другая часть элеватора, вмѣщающая въ себѣ механизмы и аппараты для пріема или отпуска хлѣба, его взвѣшиванія, очистки, провѣтриванія и всѣхъ другихъ манипуляцій надъ зерномъ.

Эта часть зданія очень высоко высится надъ силоснымъ корпусомъ и представляетъ собою такъ называемую башню элеватора, по длинѣ своей равняющуюся ширинѣ силоснаго корпуса, а по своей ширинѣ 3,30 саж. Башня эта желѣзо-бетонной постройки, имѣетъ семь этажей, при чемъ высота ея 46½ аршинъ надъ поверхностью земли. *Стоимость этой части элеватора безъ ея оборудованія 24.010 р., а на пудъ вмѣстимости 3,40 коп.*

Въ башнѣ помѣщаются зерноподъемы или самотаски для пріема и отпуска хлѣба, въ ней же по этажамъ размѣщаются въ очень большомъ просторѣ всѣ машины и аппараты элеватора, но, конечно, кромѣ паровой машины. Эта послѣдняя помѣщается вблизи элеватора, но въ совершенно отдѣльномъ зданіи. Паровая машина локомобильнаго типа въ 75 силъ завода Ланца; по просьбѣ Земства она испытана Управленіемъ Германскаго союза по надзору за паровыми котлами, въ удостовѣ-



Новый элеваторъ Елецкаго Земства въ г. Ельцѣ, Орловской губ.

реніи коего значится, что она расходуетъ въ часъ на силу 1,8 фунта угля съ теплотворной способностью 7.500 калорій. Размѣръ паровой машины опредѣленъ исчисленіями строителя элеватора инженера В. Д. Ильина при участіи вышеупоминавшейся Германской фирмы „Амме, Гизике и Конегенъ", принявшей на себя полное оборудованіе элеватора всѣми необходимыми машинами и аппаратами. Авторитетность этой фирмы, обстраивающей З. Европу элеваторами, исключаетъ недовѣріе и сомнѣнія.

Контрактная производительность аппаратовъ и механизмовъ элеватора должна была равняться по пріему или отпуску зерна съ каждой стороны въ часъ времени: для пшеницы 1.850 п., для ржи 1.650 пуд., для овса 1.110 и для осьмипуднаго въ четверти хлѣба 1.500 п. Въ дѣйствительности же, при пріемкѣ отъ этой фирмы производительность оказалась большей, а именно для пшеницы 2.400 пуд., для ржи 2.160, для осьмипуднаго хлѣба 1.900 пуд. и для овса 1.300 пуд.

Полное оборудованіе элеватора всѣми аппаратами и машинами со включеніемъ и парового двигателя и особливаго зданія для него, трансмиссіями и электрическимъ освѣщеніемъ стоило 64.954 руб., по расчету на пудъ вмѣстимости 9,2 коп.

Такимъ образомъ элеваторъ можетъ въ часъ принимать или отпускать, съ очисткой и взвѣшиваніемъ, 4.800 пудовъ пшеницы или хлѣба осьмипуднаго въ четверти вѣса 3.800 пуд.

При одновременномъ же пріемѣ и отпускѣ цифры эти уменьшаются на половину, т. е. 2.400 пуд. или 1.900 пуд. съ каждой стороны.

Слѣдовательно, элеваторъ въ десятичасовой день можетъ принять и отпустить, иначе говоря, пропустить черезъ себя, съ очисткой и взвѣшиваніемъ, 24.000 пуд. пшеницы или 19.000 пуд. осьмипуднаго хлѣба, въ 300 рабоч. дней 7.200.000 пуд. пшен. или 5.700.000 пуд. осьмипуднаго хлѣба, т. е. даже при пяти оборотахъ будетъ имѣть достаточно времени для производства

всѣхъ другихъ работъ по дополнительной обработкѣ хлѣбовъ, дѣлать пересыпку, смѣшеніе, провѣтривать зерно, шастать овесъ или ячмень, полировать другія зерна или отбирать куколь.

Въ дѣйствительности работа эта будетъ всегда нѣсколько меньшая, ибо производительность элеватора зависитъ не только отъ силы и пропускной способности его машинъ, но тоже и отъ успѣшности подкатыванія и откатыванія вагоновъ, что въ свою очередь зависить отъ количества рабочихъ при вагонахъ. При усиленной работѣ, когда ставится къ вагонамъ много рабочихъ, работа идетъ быстро и почти равняется производительности машинъ. При малой работѣ, когда отсутствуетъ спѣшность, рабочихъ ставится мало, а потому и машины пропускаютъ медленнѣе.

Общая производительность элеватора можетъ быть, въ случаѣ нужды, болѣе, чѣмъ удвоена чрезъ удлиненіе рабочаго времени до суточной работы, какъ это дѣлается въ Америкѣ и что въ свое время практиковалось и на сгорѣвшемъ Елецкомъ элеваторѣ при большомъ наплывѣ грузовъ.

Паровая сила элеватора расчитана съ достаточнымъ запасомъ для одновременнаго производства какъ дополнительныхъ, такъ и основныхъ операцій по пріему, отпуску, взвѣшиванію и очисткѣ; при чемъ, однако, шасталки и куколеотборники разсчитаны на меньшее производство: куколеотборникъ на 200 пуд., а шасталка на 400 въ часъ. Изъ всѣхъ машинъ только шасталка русскаго производства завода Иванова въ Козловѣ, все остальное заграничное и гарантированное контрактами. При испытаніи машинъ оказалась, однако, необходимость выписать еще и шасталку заграничной постройки.

Всѣ желѣзобетонныя части элеватора выполнены Московскою фирмою Шписъ и Пренъ.

Проектъ, строительныя смѣты и постройка все это, какъ я выше сказалъ, выполнено гласнымъ Елецкаго Земскаго Собранія инженеромъ В. Д. Ильинымъ.

Элеваторъ стоилъ бы дешевле, если бы Земство не спѣшило съ постройкой, не строило бы зимой, когда день короткій и когда пришлось строить теплякъ стоимостью въ 3.323 руб. и освѣщать таковой. Этотъ теплякъ сдѣлалъ начетъ, удорожилъ стоимость по расчету на пудъ вмѣстимости 0,47 коп., безъ него элеваторъ, представляющій собой послѣднее слово техники, стоилъ бы на пудъ 24,72 коп.

Впрочемъ и теперь представляя собой нѣчто очень совершенное и, конечно, несравнимое ни съ какими зернохранилищами простѣйшаго типа, стоимостью сооруженія съ ними сравнялся и даже дешевле многихъ изъ сихъ послѣднихъ примитивныхъ построекъ.

Возвращаясь къ расходу на теплякъ и къ зимней постройкѣ я, въ связи съ этимъ, коснусь вопроса объ использованіи остатковъ сгорѣвшаго элеватора при сооруженіи новаго. Чрезвычайный и, можетъ быть, даже ненужный расходъ на теплякъ, вызванный поспѣшностью, въ нѣкоторой части покрывается сбереженіемъ отъ готовой на двѣ трети выемки въ землѣ для подвальнаго этажа, что дало экономію въ 430 руб. Нѣсколько пониженъ строительный расходъ остатками каменныхъ стѣнъ нижняго подвальнаго этажа въ двухъ третяхъ периметра зданія на высоту отъ пола на 0,80 саженъ, что, согласно смѣтѣ, дало сбереженіе въ суммѣ 576 рублей. Кромѣ этого использованъ старый бутъ подъ стѣнами зданія, что тоже дало сбереженіе, согласно смѣтной расцѣнкѣ работъ, 510 рублей. Такимъ образомъ, общая сумма отъ использованія остатковъ сгорѣвшаго элеватора равняется 430 + 576 + 510 = 1.516 р. Но, къ сожалѣнію, эта незначительная сумма покрылась въ нѣкоторой части расходами на чистку и отвозку пожарныхъ остатковъ, лежавшихъ въ подвальномъ этажѣ, на уборку обгорѣвшаго и сдѣлавшагося негоднымъ камня отъ стѣнъ, всего же дороже обошлась разборка пирамидальныхъ каменныхъ столбовъ въ нижнемъ этажѣ, на коихъ

опирались углы всѣхъ силосовъ. По смѣтѣ исчислялся расходъ на все это въ 600 руб., но онъ значительно превысилъ эту сумму, ушедшую на оплату пѣшихъ и конныхъ рабочихъ. Поэтому даже при смѣтной расцѣнкѣ этихъ работъ въ 600 руб. общая сумма сбереженій не превыситъ 900 руб., которая съ лихвой покрывается ненужнымъ расходомъ на теплякъ, даже если изъ этого послѣдняго расхода исключить выручку въ 1.400 руб. отъ продажи остатковъ строительныхъ матеріаловъ, въ томъ числѣ и отъ тепляка. Поэтому всякія объясненія дешевизны сооруженія использованіемъ остатковъ сгорѣвшаго элеватора не имѣютъ подъ собой никакой почвы.

Трактуя о стоимости Елецкаго элеватора нужно еще сказать, что деревянный матеріалъ для силоснаго зданія привезенъ изъ Ярославской губ. безъ всякихъ ж.-д. тарифныхъ льготъ, а все оборудованіе, за исключеніемъ шасталокъ, выписано изъ-за границы безъ всякихъ таможенныхъ льготъ.

Таковы новѣйшія самыя свѣжія данныя о стоимости элеватора только что отстроеннаго въ Центральной Россіи, элеватора во всѣхъ отношеніяхъ блестящаго.

Отсутствіе прямой пропорціональности въ стоимости между вмѣстимостью элеваторовъ и ихъ производительностью по пропуску хлѣбовъ, чему эфектнымъ примѣромъ можетъ служить вышеприведенная стоимость элеваторовъ различной вмѣстимости Рязанско-Уральской ж. д., гдѣ она колебалась между 32,67 к. (Кочетовскій) и 62.93 к. (въ Николаевскѣ), вынуждаетъ насъ нѣсколько подробнѣе разсмотрѣть стоимость всѣхъ отдѣльныхъ частей Елецкаго элеватора.

I. Силосное зданіе съ подвальными этажами и общими расходами обошлось въ 89.123 р. 65 к. или 12,6 к. на пудъ.

II. Желѣзо-бетонная башня, въ коей сосредоточены всѣ машины и аппараты элеватора, за исключеніемъ парового двига-

теля, обошлась съ общими расходами въ законченномъ видѣ въ 24.010 р. или по 3,4 к. на пудъ.

III. Оборудованіе 2-хъ зерноподъемовъ, 4-хъ транспортеровъ, 2-хъ автоматическихъ вѣсовъ, вентилятора съ фильтромъ, 2-хъ сепараторовъ съ фильтрами, трубопроводовъ отъ зерноподъемовъ, шасталки, установки монтажъ и общіе расходы — 31.239 р. 97 к., по 4,4 к. на пудъ.

IV. Трансмиссія, электрическое освѣщеніе съ установкой, противо-пожарныя устройства—11.308 руб. 16 коп., по 1,6 коп. на пудъ.

V. Машинопаровичное зданіе съ дымовой трубой, 75 сил. локомобиль съ установкой, градирня, колодезь для воды и общ. расходы—22.405 р. 92 к., по 3,2 коп. на пудъ.

Въ общей суммѣ рабочія части зданія стоили 88.964 р. 85 к. или съ округленіемъ 89.000 рублей. Отдѣльно, безъ установки и монтажа, безъ общихъ расходовъ, всѣ аппараты, механизмы, трансмиссіи, паровая машина, электро-освѣтительныя, противопожарные, вентиляціонные, зерноподъемные, зерноперемѣщающіе и т. п. механизмы, устройства и приспособленія всѣ вмѣстѣ взятыя стоили 39.536 рублей.

Такія подробныя, детальныя и вполнѣ достовѣрныя, изъ жизни взятыя данныя уже могутъ служить точнымъ матеріаломъ для нашей задачи выясненія стоимости сооруженія элеваторовъ различной вмѣстимости и разной производительности для необходимой сѣти элеваторовъ, однако, впередъ считаю нужнымъ оговориться, что предпринимаемыя нами исчисленія не должны быть трактуемы, какъ вполнѣ законченныя смѣтныя исчисленія, а лишь какъ очень близкія къ истинѣ, и, повторяю, лишь для элеваторовъ Елецкаго типа. Исчисляя стоимость элеваторовъ, я не ставлю себѣ задачей составленіе строительныхъ точныхъ смѣтъ на элеваторы разныхъ размѣровъ и производительностей. Моя задача уже, я пытаюсь разсѣять запугиванія

противниковъ элеваторовъ, распространяемыя о будто бы большой дорогивизнѣ ихъ сооруженія и эксплоатаціи. Отправляясь отъ свѣжаго примѣра, который каждый можетъ видѣть, я желаю убѣдить колеблющихся и безразличныхъ лишь въ томъ, что даже превосходно, роскошно построенный элеваторъ едва ли дороже доселѣ строившихся солидныхъ зернохранилищъ, такъ называемаго простѣйшаго типа. Смѣтная точность для моихъ задачъ не нужна и мнѣ, какъ не технику, не инженеру и даже не архитектору, таковая и недоступна, хотя мнѣ пришлось состоять во главѣ постройки двухъ элеваторовъ. Для меня важно, на основаніи точныхъ новѣйшихъ данныхъ, выяснить по возможности близкую къ дѣйствительности стоимость необходимой внутренней сѣти элеваторовъ.

Чтобы быть какъ возможно ближе къ истинѣ въ моихъ исчисленіяхъ, я пользовался совѣтами и критикой людей вполнѣ авторитетныхъ: инженеровъ Путей Сообщенія Д. Н. Дурново, В. В. Горячковскаго, Н. А. Снарскаго и строителя Елецкаго элеватора В. Д. Ильина, съ которымъ мы устанавливали всѣ ниже излагаемыя выкладки, пользуясь совѣтами присутствовавшаго въ Ельцѣ г. Шольца, инженера выше упоминавшейся Германской фирмы „Амме, Гезике и Конегенъ“, спеціальзировавшей себя какъ и „Лютеръ“ на постройкѣ элеваторовъ въ З. Европѣ, подобно тому, какъ въ Соед. Штатахъ имѣются тоже всего лишь нѣсколько фирмъ этимъ занимающихся.

Для того, чтобы нѣсколько сократить нашу работу и не утомлять читателя, такъ же какъ и г. Ильина сложными исчисленіями стоимости рабочихъ частей элеватора различной вмѣстимости по моимъ заданіямъ, я, имѣя въ наличности стоимость этой части Елецкаго элеватора, поставилъ имъ заданіе исчислить стоимость только этой части зданія удвоенной и учетверенной противъ Елецкой производительности. Дабы подставляя эти ихъ исчисленія къ элеваторамъ различной емкости, получить едва ли не вполнѣ точныя опредѣленія стоимости элеватора той или другой емкости.

Изъ разчлененія суммы общей стоимости элеватора усматривается, что расходъ этотъ прежде всего расчленяется на двѣ части. Первая заключаетъ въ себѣ стоимость деревяннаго, обшитаго волнистымъ оцинкованнымъ желѣзомъ, зернохранилищнаго корпуса, ко второй же части относятся желѣзо-бетонная семиэтажная башня съ оборудованіемъ и машино-паровичное зданіе съ машиной.

Мы не будемъ долго останавливаться надъ силоснымъ корпусомъ, стоимость коего всегда опредѣляется только вмѣстимостью и прямо ей пропорціальна. Поэтому стоимость зданія любой вмѣстимости мы будемъ опредѣлять простымъ помноженіемъ каждой данной вмѣстимости на 12,6 к., т. е. на попудную стоимость Елецкаго элеватора, слѣдовательно, если силосный корпусъ Елецкаго элеватора емкостью 707.000 пуд. пшеницы обошелся 89.123 р. 65 коп., то элеваторный силосный корпусъ въ 1 милл. пудовъ долженъ стоить 126.000 руб.; въ 2 м. п.—252.000 руб. и даже нѣсколько дешевле, ибо общіе расходы пропорціонально понизятся. Удороженіе можетъ послѣдовать только отъ особо невыгодныхъ условій грунта.

Иначе обстоитъ дѣло съ опредѣленіемъ стоимости другой рабочей части элеватора. Здѣсь опредѣляющими стоимость являются не столько вмѣстимость зданія, какъ пропускная способность элеватора и родъ операцій, которыя долженъ выполнять элеваторъ. Поэтому сложнымъ является выясненіе стоимости только именно этой части сооруженія. Чтобы не слишкомъ раздробляться на исчисленія большого числа разнообразныхъ элеваторовъ, мы сдѣлаемъ выкладки для сооруженій съ двойной и четверной, противъ Елецкой, производительностей и тогда исчисленныя стоимости будемъ подставлять къ силоснымъ корпусамъ различной вмѣстимости.

Начнемъ съ двойной, противъ Елецкой, пропускной производительности, т. е. въ часъ не 2.400 пуд. пшеницы или 1.900 пуд. средняго восьмипудового зерна, а 4.800 п. или же 3.800, что будетъ равняться десятичасовой производительности по пріему и

отпуску 48.000 п. или 38.000 п., а въ 300 дней—14.400.000 п. пшеницы или 11.400.000 п. средняго восьмипуднаго хлѣба.

Для такой удвоенной производительности, по подсчету тѣхъ же г.г. Ильина и Шольца, башня сохраняетъ ту же конструкцію и тѣ же размѣры, а потому и стоимость остается та же Елецкая—24.011 р. Оборудованіе же ея удорожится: придется удвоить производительность двухъ зерноподъемовъ, потребуется увеличить число сепараторовъ, усилить транспортеры, вѣсы, фильтры, вентиляторы, развить трубопроводы, добавить двѣ шасталки, удорожится монтажъ, и расходъ возрастетъ съ 31.240 руб. до 39.360 руб. Елецкій элеваторъ изъ общаго числа 75 силъ паровой машины на работу только что поименованныхъ машинъ и аппаратовъ расходуетъ 45 силъ, на удвоенную же ихъ производительность потребуется не 45, а 65 силъ, т. е. потребуется усиленіе паровой машины на 20 силъ, т. е. $75 + 20 = 95$ силъ или съ округленіемъ въ 100 силъ въ совершенно тождественномъ, нынѣ очень просторномъ зданіи. Поэтому расходъ по этой статьѣ возрастетъ съ 22.406 руб. до 26.668 р.,это увеличеніе на 4.260 р. основано на предложеніи г. Ланца.

По сдѣланному подсчету тѣми же лицами, расходы на трансмиссіи, противопожарныя и электроосвѣтительныя приспособленія повысятся на 2.300 р. и въ общемъ составится сумма въ 13.440 р., общіе расходы не измѣнятся.

Такимъ образомъ *башня со всѣмъ оборудованіемъ для удвоенной производительности обойдется въ общей суммѣ 103.494 р., а съ округленіемъ 103.500 р.* Въ эту общую сумму входитъ и стоимость всѣхъ машинъ, аппаратовъ и трансмиссій, которая достигнетъ 50.830 руб., что составитъ 49,5% всей стоимости. Если же вмѣсто одной паровой машины въ 100 силъ поставить двѣ по 50 силъ, то стоимость оныхъ возрастетъ лишь на 2.000 р. *) согласно бывшимъ заграничнымъ же предложеніямъ. Но въ виду неудобства приведенія въ движеніе одного главнаго

*) Было предложеніе Ланца по 11.000 руб. за каждую такую машину.

вала одновременно двумя машинами, предпочтительно ставить при механической передачѣ одну стосильную или же двѣ такихъ же, при чемъ вторая имѣла бы значеніе только запасной.

Такимъ образомъ, все рабочее зданіе элеватора, т. е. башня съ оборудованіемъ, двигатели и машино-паровичное зданіе съ градирней, для удвоенной пропускной способности элеватора, не удвоятся въ своей стоимости, а лишь возрастутъ на 17,4%. По такому расчету Елецкій элеваторъ при той же вмѣстимости и удвоенной производительности стоилъ бы не 178 тыс. рублей, а 192.600 рублей, т. е. по 29,7 коп. на пудъ вмѣстимости.

Рабочее отдѣленіе элеваторнаго сооруженія съ учетверенной производительностью при элеваторахъ большой вмѣстимости, напримѣръ, въ $2^1/_2$ и болѣе милліоновъ пудовъ, когда придется, въ видахъ экономіи силы и для избѣжанія очень длинныхъ транспортеровъ, расширять зданія, напримѣръ, на 50% противъ Елецкаго силоснаго корпуса, т. е. дѣлать не шесть, а девять силосовъ въ рядъ, стоимость рабочаго отдѣленія возрастетъ значительно болѣе, чѣмъ въ предыдущемъ случаѣ. Самая башня достигаетъ стоимости *36.000 рублей*; стоимость же полнаго оборудованія башни не съ двумя, а уже съ четырьмя зерноподъемами, съ пропорціонально увеличеннымъ количествомъ машинъ и аппаратовъ возрастетъ, на основаніи сдѣланныхъ расчетовъ, до *57.000 рублей*. Кромѣ того, потребуется два паровыхъ двигателя по 90 или кругло по 100 силъ, что обойдется съ установкой и расширеніемъ паровичнаго помѣщенія *44.000 р*. Расходы по трансмиссіи, электрическому освѣщенію, противопожарнымъ приспособленіямъ тоже возрастутъ сравнительно съ ординарнымъ на 6.300 руб. и достигнутъ 17.600 руб. Возрастутъ пропорціонально увеличенію сооруженія и общіе расходы и выразятся округленною суммою 5.000 руб. *Общая стоимость рабочей половины элеватора съ учетверенной производительностью Елецкаго элеватора суммируется такъ: 36.000 + 57.000 + 44.000 + 17.600 + 5.000 =*

159.600 руб. Въ этой суммѣ включена стоимость всѣхъ машинъ, аппаратовъ, трансмиссій и т. п., которая равняется 79.004 р., т. е. 49,4% всей стоимости.

Мы установили стоимость рабочей части элеватора для трехъ разныхъ производительностей: Елецкой ординарной, удвоенной и учетверенной. Теперь намъ предстоитъ исчислить, какими конечными цифрами или суммами пудовъ выразятся эти производительности. Для этого, прежде всего, мы должны объяснить, что подразумѣваемъ мы подъ словомъ производительность элеватора: это то количество зерна, какое въ данную единицу времени можетъ быть одновременно принято въ элеваторъ, очищено, взвѣшено, погружено въ закромъ, изъ него выпущено, провѣтрено, взвѣшено и погружено въ вагонъ или корабль. Для сего, съ одного бака элеваторъ принимаетъ хлѣбъ, а съ другого выгружаетъ его. Хотя на практикѣ онъ можетъ принимать или выгружать хлѣбъ одновременно съ двухъ баковъ, въ зависимости отъ потребности, но всегда сколько времени онъ тратитъ на пріемку хотя бы подъ рядъ нѣсколько дней работая съ обоихъ баковъ, столько же времени онъ потратитъ и на выгрузку. Поэтому, когда говорится о производительности, то всегда имѣется въ виду пріемъ или отпускъ съ одного бака зданія. Производительность эта для разныхъ хлѣбовъ не одинакова, для хлѣбовъ болѣе тяжелыхъ, какъ пшеница, она больше, чѣмъ для легкихъ и самая низкая для овса. Нынѣшняя производительность рабочей части Елецкаго элеватора въ одинъ часъ времени такова:

2.400	пуд.	пшеницы	при	вѣсѣ	въ	четверти	10	пуд.
2.160	„	ржи	„	„	„	„	9	„
1.900	„	ячменя	„	„	„	„	8	„
1.300	„	овса	„	„	„	„	6	„

Для нашихъ исчисленій мы будемъ брать средній натурный вѣсъ четырехъ главнѣйшихъ хлѣбовъ: пшеницы, ржи, ячменя и

овса, который будетъ равняться 8 пуд. 5 ф. или кругло безъ фунтовъ—8 пуд. въ четверти и въ соотвѣтствіи съ этимъ часовая производительность всѣхъ аппаратовъ опредѣлится въ часъ 1.900 пуд. слѣдовательно:

	При 10-часовомъ рабочемъ днѣ.		При 12-часовомъ рабочемъ днѣ.	
Въ 1 день	19.000	пуд.	22.800	пуд.
„ 10 дней	190.000	„	228.000	„
„ 50 „	950.000	„	1.140.000	„
„ 100 „	1.900.000	„	2.280.000	„
„ 150 „	2.850.000	„	3.420.000	„
„ 200 „	3.800.000	„	4,560.000	„
„ 250 „	4.750.000	„	5.700.000	„
„ 300 „	5.700.000	„	6.840.000	„

Итакъ, годовая, назовемъ ординарная, производительность Елецкаго элеватора въ годичный срокъ (300 дней), при работѣ 10 часовъ въ сутки, для средняго хлѣба 5.700.000 пуд.

Стоимость рабочей части такого элеватора 88.161 рубль.

При удвоенной Елецкой производительности рабочей части элеватора, представляющей стоимость 103,500 рублей, въ томъ числѣ машинъ 54.400 р.

Производительность будетъ такова:

	При 10-часовомъ рабочемъ днѣ.		При 12-часовомъ рабочемъ днѣ.	
Въ 1 часъ	3.800	пуд.	3.800	пуд.
„ 1 день	38.000	„	45.600	„
„ 10 дней	380.000	„	456.000	„
„ 50 „	1.900.000	„	2.280.000	„
„ 100 „	3.800.000	„	4.560.000	„
„ 150 „	5.700.000	„	6.840.000	„
„ 200 „	7.600.000	„	9.120.000	„
„ 250 „	9.500.000	„	11.400.000	„
„ 300 „	11.400.000	„	13.680.000	„

При учетверенной Елецкой производительности рабочей части элеватора стоимостью 159.600 руб., въ томъ числѣ всѣхъ машинъ и аппаратовъ элеватора 79.000 руб.

Производительность будетъ такая:

	При 10-часовомъ рабочемъ днѣ.		При 12-часовомъ рабочемъ днѣ.	
Въ 1 часъ	7.600	пуд.	7.600	пуд.
„ 1 день	76.000	„	91.200	„
„ 10 дней	760.000	„	912.000	„
„ 50 „	3.800.000	„	4.560.000	„
„ 100 „	7.600.000	„	9.120.000	„
„ 150 „	11.400.000	„	13.680.000	„
„ 200 „	15.200.000	„	18.240.000	„
„ 250 „	19.000.000	„	22.800.000	„
„ 300 „	22.800.000	„	27.360.000	„

Зная производительность рабочихъ частей элеваторовъ трехъ стоимостей, а также попудную стоимость силосной части элеватора равную 12,6 коп. на пудъ вмѣстимости для пшеницы, намъ не трудно будетъ исчислить стоимость элеваторовъ разныхъ вмѣстимостей, при чемъ производительность при десятичасовомъ рабочемъ днѣ мы будемъ всегда принимать увеличенную до 7 и даже болѣе оборотовъ вмѣстимости въ годъ, исходя изъ того, что четыре оборота должны отвѣчать нормальному пріему и отпуску хлѣба, а три другихъ для чрезвычайныхъ наплывовъ хлѣба, для дополнительныхъ манипуляцій надъ уже принятымъ хлѣбомъ, для его провѣтриванія, охлажденія, смѣшенія, шастанія и полированія зерна, какой-либо спеціальной очистки и т. п.

Теперь мы можемъ перейти къ расцѣнкѣ элеваторовъ различной вмѣстимости.

I) *Элеваторъ въ 750.000 пудовъ вмѣстимости съ обязательной производительностью въ 5.250.000 пуд. въ годъ.* Стоимость такого

элеватора должна равняться стоимости Елецкаго съ прибавленіемъ стоимости дополнительнаго увеличенія на 50.000 пудовъ силоснаго корпуса. Это опредѣляется простымъ помноженіемъ 50.000 на 12,6 коп. Елецкой стоимости на пудъ вмѣстимости, произведеніе 6.300 нужно прибавить къ стоимости Елецкаго элеватора, кромѣ того еще нужно добавить, примѣрно, 600 руб. на ничтожное удлиненіе транспортеровъ; общая сумма будетъ 185.000 руб., а на пудъ вмѣстимости 24,6 коп. Въ общей стоимости включена и стоимость всѣхъ машинъ, аппаратовъ, трансмиссій и т. п., въ суммѣ *40.000 руб.*, что составитъ на пудъ вмѣстимости элеватора 5,4 коп. Остальныя части рабочаго зданія лягутъ на пудъ вмѣстимости въ размѣрѣ 6,6 коп. Слѣдовательно, вся рабочая часть зданія ляжетъ на пудъ вмѣстимости 11,8 к., а силосная часть 12,6 к. Годовая производительность его будетъ въ 10 час. рабоч. день 5.700.000 п.

II) *Элеваторъ вмѣстимостью на 1.000.000 пуд. съ обязательной производительностью 7.000.000 пуд. въ годъ.* Въ мѣстахъ медленнаго оборота зерна можно было бы удовольствоваться оборудованіемъ Елецкаго элеватора, ибо при ничтожномъ увеличеніи рабочаго времени онъ могъ бы имѣть 7 оборотовъ, т. е. выполнить всѣ предъявляемыя ему требованія, и тогда онъ стоилъ бы всего съ удлиненіемъ транспортеровъ 216.000 руб. Но съ одной стороны, въ виду возможности развитія требованія болѣе широкой, чѣмъ предположенная, работы элеватора, а съ другой—для избѣжанія укора меня въ стремленіи удешевлять при исчисленіяхъ стоимость элеваторовъ, я предполагаю этотъ элеваторъ не съ ординарной, а съ удвоенной производительностью. Поэтому рабочая часть сооруженія будетъ стоить . . . . 103.500 руб.

Силосный корпусъ 1.000.000 × 12,6 коп. =	126.000 „
Удлиненіе транспортеровъ	1.500 „
Итого . .	231.000 руб.

На пудъ вмѣстимости 23,1 коп. Въ эту сумму входитъ и стоимость всѣхъ машинъ и аппаратовъ, съ округленіемъ равная 52.000 рублямъ.

Такимъ образомъ, на пудъ вмѣстимости зданіе будетъ стоить:

Силосный корпусъ	12,6 коп.
Рабочее зданіе съ установкой машинъ	5,3 „
Машины, аппараты и трансмиссіи . .	5,2 „

Максимальная годовая производительность такого элеватора достигаетъ 11.400.000 пуд., т. е. въ полтора раза больше обязательной.

III. *Элеваторъ въ 1.500.000 пуд. вмѣстимости съ обязательной производительностью 10.500.000 пуд. въ годъ.* Для такой производительности рабочая часть элеватора должна быть не ординарной, а двойной производительности.

Самое сооруженіе должно состоять изъ двухъ силосныхъ корпусовъ, на 750.000 пудовъ каждый, по бокамъ въ срединѣ стоящей башни. Стоимость такого элеватора слагается изъ удвоенной стоимости силоснаго корпуса выше расцѣненнаго элеватора въ 750.000 пудовъ и изъ стоимости рабочей части элеватора удвоенной производительности съ добавкой 2.000 руб. на удлиненіе транспортеровъ, всего же 105.500 руб. Такимъ образомъ, общая стоимость такого элеватора будетъ равна 295.000 руб.; на пудъ вмѣстимости 19,7 коп., при чемъ стоимость всѣхъ машинъ и аппаратовъ, входящихъ въ составъ этой суммы, равна 54.400 руб.

Попудная стоимость будетъ такова:

Рабочее зданіе съ установкой машинъ	3,5 коп.
Машины, аппараты, трансмиссіи и т. п.	3,6 „
Силосный корпусъ	12,6 „

Максимальная же производительность въ годъ достигнетъ 11.400.000 пудовъ, т. е. превыситъ обязательную.

IV. Элеваторы въ 2.000.000 пуд. вмѣстимости съ обязательной производительностью 14.000.000 пуд.

Этой вмѣстимости элеваторъ всего проще и удобнѣе построить съ оборудованіемъ машинами и аппаратами учетверенной производительности, сосредоточенными въ одной башнѣ, подобно нынѣ существующему въ Новороссійскѣ элеватору на 3.000.000 пуд.

Для избѣжанія всегда невыгоднаго въ эксплуатаціонномъ отношеніи большаго удлиненія силосныхъ корпусовъ, увеличенія общей вмѣстимости зданія можно достигнуть не удлиненіемъ, а расширеніемъ этихъ корпусовъ, но при этомъ непремѣнно потребуются добавочные транспортеры въ дополнительной части силоснаго зданія.

Если мы возьмемъ за норму силосный корпусъ Елецкаго элеватора и на 50% его расширимъ, то при той же длинѣ онъ будетъ вмѣщать 1.050.000 пуд. Два такіе корпуса, поставленные по обѣимъ сторонамъ башни, дадутъ общую вмѣстимость 2.100.000 пуд., даже нѣсколько превышающую заданіе, и тогда общая стоимость элеватора опредѣлится: 2.100.000 п. $\times$ 12,6 = 265.000 рублей; стоимость учетверенной производительности, рабочія части зданія 159.600 руб., четыре дополнительныхъ транспортера, два продольныхъ наверху и внизу и два поперечныхъ, тоже по одному вверху и внизу, 20.000 руб., общая стоимость достигаетъ 445.000 руб., т. е. по 21,2 коп. на пудъ вмѣстимости; при этомъ стоимость машинъ, исчисленная для башни съ учетверенной производительностью въ 79.000 руб., при добавочныхъ транспортерахъ возвысится до *94.000 руб.*, и тогда мы будемъ имѣть на пудъ вмѣстимости силосный корпусъ тѣ же 12,6 коп., всѣхъ машинъ и и аппаратовъ 4,5 коп. и прочія части рабочаго зданія 4,1 коп.

Годовая максимальная производительность при 10-ти часовомъ рабочемъ днѣ будетъ 22.800.000, т. е. на половину болѣе заданной.

V. Элеваторъ въ 2.500.000 пуд. вмѣстимости съ обязательной производительностью 17.500.000 пуд.

Элеваторъ этой вмѣстимости всего выгоднѣе построить по второй схемѣ предыдущаго на 2 м. п., т. е. одна башня учетверенной производительности съ двумя боковыми силосными корпусами, расширенными сравнительно съ Елецкимъ на 50%; при этомъ удлиненіе зданія будетъ самое небольшое, которое увеличитъ расходъ на дополнительные транспортеры не на 20.000 руб., какъ въ предыдущемъ случаѣ, а до 23.000 рублей. Общая стоимость такого сооруженія будетъ равна суммѣ стоимости: рабочей части учетверенной производительности 159.600 руб., дополнительныхъ транспортеровъ 23.000 и стоимости силосныхъ корпусовъ 315.000 р., а всего 497.600 руб. На пудъ вмѣстимости 19,9 коп. Въ составъ общей строительной стоимости входятъ всѣ машины и аппараты *на сумму 97.000 руб.* Попудная стоимость распредѣляется такъ: силосный корпусъ 12,6 коп., машинныя зданія съ установкой машинъ 3,4., машины, аппараты, трансмиссіи и т. п. 3,9 коп.

Годовая производительность такого элеватора будетъ равняться при десятичасовомъ рабочемъ днѣ 22.800,000 пуд., т. е. на много болѣе обязательной.

VI. Элеваторъ вмѣстимостью 3.000.000 пуд. съ обязательной производительностью 21.000.000 пуд.

Размѣры элеватора требуютъ постановки двухъ башней съ двойной производительностью, которая тогда въ общемъ достигаетъ 22.800.000 пуд., т. е. превысить обязательную на 1.800.000 пуд. Стоимость сооруженія опредѣляется такъ:

Рабочія части зданія 103.500 × 2 = 207.000 р., 4 силосныхъ корпуса—378.000 руб. На удлиненіе транспортеровъ 4.000 руб., общая стоимость 589.000 руб. Въ эту общую сумму входитъ и *104.800 руб., стоимость всѣхъ машинъ и аппаратовъ* элеватора. На пудъ вмѣстимости элеваторъ будетъ стоить 19,6 коп., которыя распредѣлятся такъ: силосные корпуса по 12,6 коп. на пудъ, всѣ

машины, аппараты, трансмиссіи и т. п. 3,5 к., зданія машинныя съ установкой машинъ 3,5 коп.

VII. Элеваторъ въ 3.500.000 вмѣстимости съ обязательной производительностью 24.500.000 пуд. въ годъ.

Стоимость силосной части такого элеватора опредѣлится помноженіемъ вмѣстимости на 12,6 коп. и будетъ равняться 442.400 руб.

Исчисленію стоимости рабочей части сооруженія нужно предпослать слѣдующее разсужденіе. Огромная производительность, которая требуется въ данномъ случаѣ, дѣлаетъ недостаточными постановку одной башни съ учетверенной производительностью или даже двухъ башней съ удвоенной. Постановка же двухъ башней, одной учетверенной, а другой ординарной (Елецкой) производительности, даетъ общую ихъ производительность, вполнѣ отвѣчающую заданію *). На этомъ мы и остановимся, и тогда стоимость рабочей части сооруженія будетъ такова:

Башня учетверенной производительности	159.600 р.
Башня ординарной производительности . .	89.000 „
Удлиненіе траспортеровъ	27.000 „
	275.600 р.
Силосный корпусъ	442.400 „
Общая стоимость. . .	718.000 р.

На пудъ вмѣстимости 20,5 коп.

При этомъ *стоимость машинъ безъ ихъ установки будетъ равна 139.000 р.* Попудная стоимость рабочей части зданія выразится такими цифрами: покупная цѣна машинъ 4,0 коп., ихъ установка и зданія 3,9 коп., стоимость силосныхъ корпусовъ 12,6 коп., а всего 20,5 коп.

*) Въ дѣйствительности, вѣроятно, будутъ поставлены двѣ башни одинаковой соотвѣтственной заданію производительности. Сдѣланная же нами замѣтка вызвана только желаніемъ избѣгнуть еще новыхъ сложныхъ расчетовъ.

Сведемъ въ одну таблицу всѣ исчисленныя нами стоимости элеваторовъ различной вмѣстимости.

Вмѣстимость элеваторовъ.	Годовая пропускная способность или производительность при 10 час. рабоч. днѣ.	Число оборотовъ вмѣстимости.	Стоимость. Общая.	Стоимость. На пудъ.
Елецкій въ 707.000 пуд.	5.400.000 пуд.	7,6	178.088 р.	25,2 к.
Въ 750.000 „	5.700.000 „	7,6	185.000 „	24,6 „
„ 1.000.000 „	11.400.000 „	11,4	231.000 „	23,1 „
„ 1.500.000 „	11.400.000 „	7,6	295.000 „	19,7 „
„ 2.100.000 „	22.800.000 „	10,8	445.000 „	21,2 „
„ 2.500.000 „	22.800.000 „	9,1	498.600 „	19,9 „
„ 3.000.000 „	22.800.000 „	7,6	589.000 „	19,6 „
„ 3.500.000 „	28.500.000 „	8,1	718.000 „	20,5 „

Изъ таблицы усматривается, что, чѣмъ больше вмѣстимость элеватора, тѣмъ его попудная стоимость ниже, повышается же таковая лишь при очень большомъ увеличеніи производительности, какъ это видно на примѣрѣ элеватора двухмилліонной вмѣстимости, которому проектирована производительность въ 11 оборотовъ. Если бы вырабатывать строительныя смѣты съ производительностью строго пропорціональной вмѣстимости, то исчисленныя нами стоимости значительно понизились бы, ибо наши стоимости соотвѣтствуютъ производительностямъ, превышающимъ необходимость, и именно это очень удорожило наши расцѣнки, что насъ, однако, не смущаетъ, ибо дѣлаетъ таковыя невыгодными для нашихъ цѣлей, а мы все время держимся этой системы брать невыгодныя для насъ данныя для того, чтобы наши главные выводы являлись сильнѣе доказанными. Такъ и въ данномъ случаѣ, повышенная расцѣнка элеваторовъ намъ нужна для того, чтобы доказать, что даже и при этой расцѣнкѣ и при игнорированіи

всѣхъ преимуществъ элеваторовъ передъ простыми зернохранилищами они немного дороже послѣднихъ, и, во-вторыхъ, что даже при такой расцѣнкѣ сѣть элеваторовъ будетъ очень рентабельна, въ чемъ читатель убѣдится въ слѣдующей главѣ.

Всѣ эти исчисленныя стоимости элеваторовъ различныхъ вмѣстимостей и производительностей не суть, однако, окончательныя; онѣ подлежатъ еще нѣкоторому наращиванію на сооруженія, безъ коихъ существованіе элеваторовъ не возможно.

Къ числу таковыхъ относятся административныя и жилыя постройки, желѣзные соединительные пути, на ж. д. станціяхъ замощеніе нѣкоторыхъ пространствъ около элеваторовъ, ограды и пріобрѣтеніе земли подъ элеваторныя сооруженія.

Размѣръ расходовъ по всѣмъ этимъ статьямъ большей частью не находится въ прямой пропорціональной зависимости отъ размѣра элеваторовъ, поэтому приходится прибѣгнуть къ грубому пріему исчисленія среднихъ цифръ для всѣхъ элеваторовъ. На совѣщаніи съ выше поименованными авторитетными инженерами путей сообщенія мы остановились на слѣдующихъ среднихъ опредѣленіяхъ стоимостей.

1)	Контора со сторожкой	7000 р.
2)	Замощеніе, огражденіе, отводъ водъ и т. п.	6000 „
3)	600 погонныхъ саженей желѣзн. путей со старыми рельсами по 18 руб, за сажень	10800 „
4)	7 стрѣлокъ по 600 руб.	4200 „
5)	Отчужденіе земли по 2,5 дес. для каждаго элеватора по 800 руб. за десятину . .	2000 „
	Итого . .	30000 р.

Такимъ образомъ на 30.000 руб. нужно увеличить исчисленную нами стоимость каждаго элеватора, и тогда конечныя цифры стоимости элеваторовъ, намѣченныхъ нами размѣровъ, будутъ таковы:

Вмѣстимость.	Окончательная стоимость. общая	на пудъ.	Число оборотовъ вмѣстимости въ годъ.
707.000 пуд.	208.100 руб.	29,5 коп.	7,6 обор.
750.000 „	215.000 „	28,6 „	7,6 „
1.000.000 „	261.000 „	26,1 „	11,4 „
1.500.000 „	325.000 „	21,7 „	7,6 „
2.100.000 „	475.000 „	23,7 „	10,8 „
2.500.000 „	528.600 „	21,1 „	9,1 „
3.000.000 „	619.000 „	20,6 „	7,6 „
3.500.000 „	748.000 „	21,3 „	8,1 „

Суммированная вмѣстимость восьми элеваторовъ.	Общая сумма стоимости восьми элеваторовъ.	Средняя стоимость на пудъ вмѣстимости.
15.057.000 пуд.	3.378.700 руб.	22,44 коп.

Такимъ образомъ, всѣ восемь элеваторовъ на 15 милл. пудовъ, съ колоссальной производительностью ихъ машинъ, колеблющейся между 7 и почти 11 оборотами, ихъ вмѣстимости стоили бы только по 22,4 коп. на пудъ вмѣстимости.

Исчисленными суммами, основанными на точныхъ, изъ опыта взятыхъ данныхъ и на совѣщаніяхъ съ представителемъ крупнѣйшей Европейской элеваторостроительной фирмы и авторитетными инженерами, опредѣлена строительная стоимость элеваторовъ различныхъ размѣровъ. Но само собою разумѣется, что нѣкоторыя незначительныя отклоненія возможны и вѣроятны какъ въ сторону увеличенія, такъ и уменьшенія подъ вліяніемъ мѣстныхъ условій, а также въ зависимости отъ личныхъ качествъ и способностей строителей. Возможны таковыя и отъ измѣненія типа элеваторовъ, но всѣ такія измѣненія допустимы только въ томъ случаѣ, если они удешевляютъ постройку или эксплуатацію, не понижая качества работы элеваторовъ. Можно и теперь предвидѣть вѣроятную замѣну въ элеваторахъ большой емкости транс-

портеровъ самотечными трубами, а для этого потребуется увеличеніе числа зерноподъемовъ съ разстановкой ихъ не въ башнѣ, а въ силосахъ, съ примѣненіемъ электричества, какъ двигателя; можетъ быть въ иныхъ случаяхъ окажется болѣе выгоднымъ развивать подвальный этажъ для помѣщенія въ немъ пріемныхъ и очистительныхъ аппаратовъ въ видахъ пониженія башни. Возможны многіе варріанты, но, повторяю, если только они будутъ уменьшать стоимость сооруженія или же при той же или незначительно повышенной стоимости дадутъ въ результатѣ большое удешевленіе эксплуатаціи, что или повысить доходность элеваторовъ или обусловитъ пониженіе таксъ за пользованіе услугами элеваторовъ.

Опасаюсь, что нашъ сложный бюрократическій аппаратъ съ его бумажной волокитой будетъ способствовать удорожанію. Отъ этой убыточной волокиты нужно отказаться, до крайности упростить дѣло, принять способствовавшую удешевленію хозяйственную систему и порядки Елецкаго Земства, съ ихъ точной бухгалтеріей, которая открыта для всѣхъ интересующихся дѣломъ. Здѣсь кстати сообщить читателямъ, что 22 сентября 1909 г. Елецкое Земское Собраніе постановило строить элеваторъ, уже 29 октября состоялась закладка и черезъ годъ 16 дней закончена постройка, а со дня постановленія Земскаго Собранія черезъ 1 годъ 40 дней. Уже 16 февраля 1911 года Земск. Собранію представленъ законченный отчетъ. Въ случаѣ удорожанія сооруженій болѣе чѣмъ на 15—20%, это удорожаніе, при наличности опыта Елецкаго Земства, всегда будетъ служить основаніемъ къ обвиненію въ неумѣніи строить съ соблюденіемъ должной разумной экономіи. Мы уже видѣли при нашихъ исчисленіяхъ, что чѣмъ элеваторъ меньше, тѣмъ онъ дороже обходится, и все же Елецкое Земство, построивъ небольшой элеваторъ (смѣю сказать превосходный, въ чемъ каждый можетъ убѣдиться поѣздкою въ Елецъ), побило рекордъ дешевизны: *отнынѣ для внутреннихъ элеваторовъ нужно забыть о преж-*

нихъ цѣнахъ. Возвращеніе къ нимъ будетъ свидѣтельствовать или о неумѣньѣ или о нежеланіи хорошо и недорого строить или, наконецъ, о злоупотребленіяхъ или о непорядкахъ у руководителей дѣла.

Теперь мы передъ вопросомъ о числѣ элеваторовъ и вмѣстимости всей элеваторной сѣти, а также и мѣстахъ ихъ постройки.

Число элеваторовъ, какъ и ихъ вмѣстимость, опредѣляется размѣрами хлѣботорговаго оборота съ одной стороны, а также денежными средствами, затрата коихъ оправдывалась бы справедливостью и нравственнымъ правомъ производителей хлѣба домогаться такой затраты.

Какъ бы ни относиться къ станціоннымъ залежамъ прежнихъ лѣтъ, но это было явленіе гораздо менѣе болѣзненное, чѣмъ современное отсутствіе такихъ залежей и обусловленное этимъ переполненіе портовъ не имѣющимъ сбыта хлѣбомъ. Накопленіе залежей было естественное слѣдствіе во всѣхъ хлѣбовывозящихъ странахъ существующаго обычнаго осенняго наплыва хлѣбныхъ грузовъ на продажу до размѣровъ, превышающихъ перевозочныя средства ж. дорогъ. Повсюду въ связи съ этимъ явленіемъ, во избѣжаніе разорительнаго для производителей хлѣба переполненія портовъ и разорительныхъ же для ж. дорогъ расходовъ на чрезмѣрно напряженную перевозку, устраивали внутренніе регуляторы вывоза хлѣба въ видѣ хлѣбныхъ складовъ усовершенствованнаго типа и обусловленнаго ими дешеваго подваррантнаго кредита. Мы же въ Россіи пошли по иному пути; подъ гнетомъ криковъ *хлѣбныхъ отправителей* и людей, недостаточно разумѣющихъ дѣло—обрушились на желѣзныя дороги и всю эту мнимую бѣду стали сваливать на нихъ, побуждая ихъ свою провозоспособность довести до размѣра подвоза хлѣба. Вся эта толпа крикуновъ, сего требовавшая, состояла изъ мелкихъ отправителей, а не купцовъ; ни мало не заинтересованная въ удержаніи экспортныхъ цѣнъ, она требовала только одного—быстрой доставки въ портъ. Нынѣ, какъ мы уже видѣли

въ I главѣ, путемъ огромныхъ денежныхъ затратъ ж. дорогъ, при страшномъ напряженіи и, скажу, разрушеніи перевозочныхъ средствъ, добились отсутствія залежей, и что же вышло—залежи со станцій перенесли въ порты, ихъ переполнили и цѣны свалили. Повторяю, залежи были болѣзнью естественнаго роста, а болѣзнь эту лечили неподходящимъ лекарствомъ. Залежи и ихъ величина были показателями того количества хлѣба, которое *при нормальной работѣ ж. дорогъ нуждалось въ складочныхъ помѣщеніяхъ съ кредитомъ, а вовсе не вывоза хлѣба туда, гдѣ онъ не нуженъ—въ порты.* Разсматривая залежи съ этой точки зрѣнія, нельзя не придти къ мысли о томъ, что объемъ оныхъ и можетъ быть указаніемъ для вмѣстимости сѣти элеваторовъ. Максимальной цифры залежи достигли въ февралѣ 1906 года—150 милл. пудовъ. Хлѣбъ этотъ не остался на станціяхъ, не погибъ, а своевременно доведенъ до порта, гдѣ и проданъ. То же было бы, если бы онъ не валялся по станціямъ на подстилахъ, а лежалъ въ элеваторахъ; но ж. дороги не дѣлали бы безумныхъ затратъ, владѣльцы хлѣба не шумѣли бы безъ толку, а на затраты ж. дорогъ давно бы можно было выстроить сѣть элеваторовъ. И такъ первымъ критеріемъ для опредѣленія вмѣстимости сѣти элеваторовъ могутъ служить размѣры залежей, въ числѣ коихъ собственно зернового товара, судя по соотношеніямъ общей перевозки хлѣба, было около 120—130 милл. пуд. зерна.

Къ опредѣленію вмѣстимости нужной элеваторной сѣти можно подходить еще и иначе, отправляясь, напримѣръ, отъ практики существующихъ элеваторовъ. За послѣдніе 5 лѣтъ Елецкій элеваторъ въ среднемъ дѣлалъ въ годъ четыре оборота своей вмѣстимости, поднимаясь до пяти. Если мы предположимъ, что вся сѣть будетъ дѣлать максимально четыре оборота средняго хлѣба, и при этомъ весь хлѣбъ пройдетъ чрезъ элеваторъ, то предстоитъ всю зерновую перевозку всѣхъ ж. дорогъ по Русской Европейской сѣти раздѣлить на четыре, и тогда мы получимъ такую

вмѣстимость, при которой весь зерновой товаръ можетъ пройти черезъ элеваторы и превратиться въ высококачественный и цѣнный, и никогда не валяться на станціяхъ.

По даннымъ, полученнымъ изъ Д-та желѣзнодорожныхъ дѣлъ, средняя за 11 лѣтъ съ 1898 по 1909 годъ перевозка хлѣбныхъ грузовъ—908.5 милл. пудовъ въ годъ во внутреннемъ и вывозномъ сообщеніяхъ. Изъ этого количества 585 милл. пуд. или кругло 600 м. п. составляютъ собственно зерновую перевозку пшеницы, ржи, овса, ячменя и т. п. съ среднимъ вѣсомъ 8 пуд. въ четверти. Одна четвертая этого количества составляетъ 150 м. п., что и можно принять за общую вмѣстимость всей сѣти элеваторовъ. Если перевести это на пшеницу, по которой мы исчисляли стоимость элеваторовъ, то окажется, что цифры эти соотвѣтствуютъ вмѣстимости 180 мил. пудовъ.

Но, конечно, всѣ эти цифры, какъ недостаточно обоснованныя, могутъ быть оспариваемы, такъ же точно, какъ сопоставленіе съ Соед. Штатами, въ которыхъ при почти полномъ отсутствіи фермерскихъ и купеческихъ амбаровъ, въ противоположность намъ, на всю страну имѣется всего 424 терминальныхъ элеватора, какъ внутреннихъ, такъ и портовыхъ, съ общей вмѣстимостью 420 милл. пуд. пшеницы.

По этимъ всѣмъ соображеніямъ сѣть внутреннихъ элеваторовъ, вмѣстимостью для 150 милл. пуд. разнаго хлѣба, можетъ быть признаваема достаточной для потребностей торговли безъ заваливанія портовъ.

Труднѣе рѣшается вопросъ о числѣ элеваторовъ, емкости каждаго и выборѣ мѣстъ ихъ постройки.

Въ Соед. Штатахъ они возникали постепенно въ мѣстахъ сосредоточенія капиталовъ, гдѣ сидѣли купцы. Они то ихъ и создавали. У насъ нѣтъ теперь купцовъ—и всѣ хлѣботорговые центры создаются желѣзными дорогами, не всегда проходящими чрезъ старые хлѣбо-торг. центры. Новые центры всего чаще создаются

путями сообщенія, тѣми или другими удобствами для торговли, въ то или другое мѣсто ее привлекающими, а также размѣромъ производительности того или другого хлѣбороднаго раіона. Всѣ мѣстныя условія должны быть приняты во вниманіе при намѣчаніи пунктовъ для элеваторовъ. Но все же на станціяхъ большихъ хлѣбныхъ отправокъ прежде всего необходима постройка элеваторовъ, хотя на ряду съ ними окажется немало станцій и съ малыми отправками, на которыхъ элеваторъ потянетъ къ себѣ грузы съ другихъ станцій. Имѣется масса примѣровъ, какъ ничтожныя ранѣе станціи превращались въ крупные торговые пункты, когда появлялись на нихъ торговые люди.

Проектируя пункты для постройки элеваторовъ на основаніи размѣровъ станціонныхъ отправокъ, нужно имѣть въ виду какъ общее правило, что элеваторъ уже при двухъ только оборотахъ его вмѣстимости становится предпріятіемъ прибыльнымъ, поэтому въ каждомъ данномъ пунктѣ нужно строить элеваторъ, вмѣстимостью соотвѣтствующій половинѣ среднихъ годовыхъ отправокъ станціи.

Такимъ образомъ будутъ обезпечены два оборота, а съ ними и доходность элеватора. Далѣе предстоитъ на каждой данной жел. дорогѣ выяснить господствующее направленіе хлѣб. грузовъ и, при постройкѣ, каждый данный элеваторъ отдалять отъ другого на такое разстояніе, чтобы промежуточныя станціи, по направленію господствующаго движенія грузовъ, давали элеватору такое количество зерна, которое обезпечило бы четыре оборота вмѣстимости каждаго элеватора.

Эти два основныя правила должны быть коренными директивами выбора мѣстъ постройки элеватора. Игнорированіе сихъ правилъ неминуемо приведетъ къ большимъ потерямъ элеваторовъ, и выгодное элеваторное дѣло сдѣлается убыточнымъ. Предпринимая постройку сѣти элеваторовъ на вмѣстимость 180 милл. пуд. пшеницы, нужно прежде всего, отправляясь отъ этихъ двухъ основ-

ныхъ правилъ, пользуясь статистикой хлѣб. отправокъ, спроектировать сѣть элеваторовъ, вмѣстимостей ниже нами намѣчаемыхъ, и лишь послѣ сего подвергнуть намѣченную сѣть обсужденію мѣстныхъ людей или организацій для нѣкоторыхъ исправленій, вызываемыхъ какими-либо особенностями. Оборудованіе элеваторами должно имѣть въ основѣ не административные и даже не хозяйственные раіоны, а исключительно раіоны ж. дор. магистралей, которыя и создаютъ пути и пункты естественныхъ тяготѣній. Проектированіе же сѣти сперва мѣстными дѣятелями, которые будутъ руководиться мелкими мѣстными интересами, можетъ привести къ неисправимымъ ошибкамъ для населенія и для элеваторнаго предпріятія. Извѣстно, что на мѣстахъ уже были совѣщанія, которыя проектировали элеваторы въ соотвѣтствіи съ мѣстонахожденіемъ учрежденій мелкаго кредита, которыя во всякое время могутъ закрыться, а элеваторъ, какъ и жел. дорога, останутся навсегда. Для проектированія сѣти элеваторовъ нужны данныя прочныя, неизмѣнныя, какъ установленные желѣзнодорожною статистикою точные размѣры станціонныхъ отправокъ; съ нихъ-то и надо начинать намѣчать сѣть элеваторовъ для оборудованія ж. д. магистралей, обслуживающихъ порты, и повторяю лишь послѣ сего можно совѣщаться съ мѣстными людьми для выясненія случаевъ необходимости отступленія отъ общаго правила.

На ж. дор. сѣти Европ. Россіи станцій съ отправками хлѣбн.-грузовъ.

отъ	8	до	7	милл.	пудовъ	. . .	2
„	7	„	6	„	„	. . .	1
„	6	„	5	„	„	. . .	10
„	5	„	4	„	„	. . .	4
„	4	„	3	„	„	. . .	12
„	3	„	2	„	„	. . .	38
„	2	„	1	„	„	. . .	101

Въ первую очередь, какъ необходимость, мы ставимъ постройку элеваторовъ большой вмѣстимости на 67 станціяхъ всѣхъ ж. д. съ отправками отъ 8 милл. пуд. до 2-хъ, при чемъ вмѣстимость должна быть опредѣляема каждый разъ характеромъ торговаго движенія грузовъ, т. е. большимъ или меньшимъ стремленіемъ ихъ пользоваться элеваторами для дешеваго и удобнаго спекулятивнаго храненія. Чѣмъ больше это стремленіе, тѣмъ больше должна быть и вмѣстимость, поэтому часто на станціяхъ нынѣшней малой отправки придется строить элеваторы большой вмѣстимости. Въ каждомъ данномъ случаѣ нужно спеціальное обслѣдованіе для опредѣленія размѣра и пропускной способности элеватора.

Вотъ почему слѣдуетъ предвидѣть, что и на станціяхъ малыхъ отправокъ, отъ 2 до 1 милл. п., иногда явится необходимость проектировать при опредѣленіи числа и вмѣстимости элеваторовъ по крайней мѣрѣ одну пятую часть элеваторовъ повышенной вмѣстимости. Слѣдуетъ также предвидѣть, что нѣкоторые внутренніе элеваторы, на прибрежныхъ къ рѣкамъ станціяхъ, въ зимніе періоды будутъ носить характеръ зернохранилищъ, а лѣтомъ во время навигаціи превратятся во внутрепортовые, и въ зависимости отъ этого прибрежныя станціи малыхъ отправокъ могутъ превратиться въ сосредоточія большого количества грузовъ.

Въ согласіи съ вышеприведенной табличкой размѣровъ станціонныхъ отправокъ слѣдуетъ проектировать (примѣрно) такой перечень элеваторовъ.

Число станцій и элеваторовъ.	Вмѣстимость элеваторовъ.	Общая ихъ вмѣстимость на пшеницу	Общая ихъ стоимость
2	около $3^1/_2$ м. п.	7.000.000 пуд.	1.496.000 руб.
11	„ 3 „	33.000.000 „	6.809.000 „
4	„ $2^1/_2$ „	10.000.000 „	2.110.400 „
12	„ 2 „	24.000.000 „	5.700.000 „
38	„ $1^1/_2$ „	57.000.000 „	12.350.000 „
48	„ 1 „	48.000.000 „	12.528.000 „
115 элеваторовъ		179.000.000 пуд.	40.993.400 руб.

Такимъ образомъ, сѣть въ 115 элеваторовъ вмѣстимостью для 180 милл. пудовъ пшеницы или безъ малаго на 150 милл. пудовъ средняго хлѣба съ соединительными жел. путями, административными и жилыми зданіями обойдется въ 40,9 милл. руб., т. е. по 22,7 коп. на пудъ вмѣстимости.

Можно только удивляться, какъ въ теченіи цѣлыхъ 25 лѣтъ правительство не могло найти этой сравнительно незначительной суммы при двухмилліардномъ бюджетѣ. Въ этомъ отношеніи на прежнихъ руководителяхъ нашей экономической политики, послѣ работъ комиссіи подъ предсѣдательствомъ В. К. Плеве, еще 25 лѣтъ назадъ проектировавшей реализацію 50 м. р. чрезъ капитализацію сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда, лежитъ большой грѣхъ предъ страной. Еще болѣе удивительно, что и до нынѣ все продолжается бросаніе денегъ и тѣхъ же попудныхъ сборовъ на ненужныя зернохранилища простѣйшаго типа.

Въ проектированную сѣть элеваторовъ могутъ войти, черезъ покупки казною, элеваторы: Московско-Казанской жел. дор. въ Москвѣ вмѣстимостью 1.360.000 п., Кочетовскій близъ Козлова на 1 милл. пудовъ, Елецкаго Земства на 700.000 пуд., и тогда на такую же вмѣстимость можетъ быть уменьшена постройка новыхъ элеваторовъ, что понизитъ общій расходъ, примѣрно, на 720 тыс. рублей. Существуютъ еще на ж. дорогахъ 3 элеватора по 300 тысячъ пудовъ и 11 по 200 тысячъ, но, къ сожалѣнію, малые ихъ размѣры исключаютъ возможность созданія при нихъ всей элеваторной организаціи о которой мы будемъ говорить въ послѣдней главѣ. Теперь, уже исчисливъ стоимость сѣти внутреннихъ элеваторовъ и убѣдившись въ томъ, что она не страшна и что средства на ея осуществленіе могутъ быть добыты, въ чемъ мы еще болѣе убѣдимся въ слѣдующей главѣ, перейдемъ къ портовымъ элеваторамъ.

Съ нашей точки зрѣнія, портовые элеваторы, должны быть по преимуществу перегрузочными или пересыпными аппаратами изъ вагона въ корабль для хлѣбовъ, подготовленныхъ къ отправкѣ

за границу вовнутреннихъ элеваторахъ, и не только перегрузочными, но и очистными аппаратами для хлѣбовъ, поступающихъ съ воды и гужомъ. При этомъ портовые элеваторы никогда не должны быть зернохранилищами свыше 8—12 дней, достаточныхъ для набора корабельнаго груза, подвозимаго изъ внутреннихъ элеваторовъ поѣздами, а не по вагончику, какъ нынѣ. Такая точка зрѣнія не наша исключительно, а всѣхъ странъ, которыя уже давно поняли и оцѣнили значеніе элеваторовъ въ хлѣбной торговлѣ, и для которыхъ давно ясно и безспорно, что нарожденію портовыхъ элеваторовъ должно предшествовать созданіе сѣти внутреннихъ, въ отношеніи коихъ портовые являются только необходимымъ разумнымъ завершеніемъ. Мало разумно и мало полезно существованіе портовыхъ элеваторовъ, не имѣющихъ позади себя внутреннихъ, опредѣляющихъ разумность ихъ существованія. Это также несомнѣнно, какъ существованіе желѣзнодорожной станціи въ порту разумно только потому, что она составляетъ конецъ жел.-дор. пути, по которыму расположены станціи, отправляющія грузъ въ портъ; отнимите все это и жел.-дор. портовая станція потеряетъ свой смыслъ. Такъ и необходимость или полезность портоваго элеватора опредѣляется наличностью внутреннихъ.

При такой постановкѣ дѣла, вопросы о числѣ элеваторовъ въ портахъ, ихъ вмѣстимости и производительности, или все то же— пропускной способности рѣшаются и выясняются сравнительно не трудно, на основаніи имѣющихся данныхъ о вывозѣ зерна изъ каждаго порта. Иначе обстоитъ съ опредѣленіемъ ихъ стоимости. Въ этомъ отношеніи мы имѣемъ дѣло съ матеріаломъ, либо устарѣвшимъ, либо не заслуживающимъ подражанія, хотя бы потому, что новѣйшіе элеваторы предназначены быть, прежде всего, портовыми зернохранилищами, а не пересыпными аппаратами.

Возстановимъ въ нашей памяти ранѣе уже приведенныя свѣдѣнія о стоимости нѣкоторыхъ портовыхъ элеваторовъ

на пудъ вмѣстимости. Инженеръ В. И. Горячковскій въ своей брошюрѣ „Неустроенность портовъ“ приводитъ такія цѣны: Новороссійскій 42 к., Николаевскій 49 к., Рижскій 41 коп.

Въ одной новѣйшей работѣ Министерства Торговли мы встрѣчаемся съ нѣсколько иной расцѣнкой этихъ же элеваторовъ. Такъ Новороссійскій элеваторъ на 3.000.000 пуд. оцѣнивается по 50 к. на пудъ вмѣстимости, а съ наружными устройствами, конвеерами и эстакадой даже 85 к.; Николаевскій 47,2 к. на пудъ (при чемъ зданіе по 29,8 к., а механическое оборудованіе 17,4 к. на пудъ). Элеваторы Петербургскаго порта 75 коп. на пудъ (по даннымъ начальника работъ Петербургскаго порта); Виндавскій на 3.420.000 пуп. по 89 к. на пудъ; Кенигсбергскій по 50 коп.; Рижскій по 41 коп. на пудъ, при чемъ на зданіе упадаетъ 29 коп., а на механическое оборудованіе 12 коп.

Послѣднія данныя касательно Рижскаго элеватора мы имѣемъ возможность исправить на основаніи письма ко мнѣ отъ предсѣдателя Управленія Рижскимъ элеваторомъ и завѣдующаго онымъ. По этимъ сообщеніямъ общая стоимость элеватора въ 700.000 п., — на пудъ 41,3 коп., изъ коихъ 23,6 упадаетъ на зданіе, а 17,7 на оборудованіе.

Вотъ и не угодно ли вывести какую-либо среднюю цѣну при такой пестротѣ, которая обусловливалась частью мѣстными условіями, а частью большимъ или меньшимъ умѣньемъ дешево и хорошо строить. Вѣдь и Елецкій элеваторъ, лучшій изъ существующихъ внутреннихъ элеваторовъ, оказался въ то же время и самымъ дешевымъ, смѣю думать, вслѣдствіе умѣнья г. Ильина бережливо и хорошо строить.

Опредѣлимъ, однако, среднюю изъ приведенныхъ данностей, при чемъ Новороссійскій элеваторъ возьмемъ безъ дополнительныхъ 35 коп.

Николаевскій	47,2 к.
Новороссійскій	50 — „
Петербургскій	75 — „
Виндавскій	89 — „
Кенигсбергскій	50 — „
Рижскій	41 — „
Средняя цѣна	58,72 к.

Министерство Торговли и Промышленности, проектируя оборудованіе портовъ элеваторами, опредѣляетъ попудную стоимость 70 коп.

Этимъ цифрамъ мы противопоставимъ стоимость новѣйшихъ двухъ внутреннихъ элеваторовъ—Франкфуртскаго 36,4 к. и Елецкаго 25,2 к.

Добавимъ это сопоставленіе еще свѣдѣніями, сообщенными В. И. Горячковскимъ послѣ его путешествія въ Соед. Штаты С. Америки. Тамошнія цѣны при американской дороговизнѣ труда таковы на пудъ вмѣстимости:

Изъ дерева	16,20 к.
„ желѣзо-бетона	20 — „
„ желѣза	20 — „
„ черепицы съ желѣзомъ . .	27 — „

Всѣхъ ближе къ американскимъ цѣнамъ приблизился Елецкій, отправляясь отъ него, мы и сдѣлаемъ прикидку стоимости портоваго элеватора очень большой производительности, для сего предположимъ элеваторъ, примѣрно, такой конструкціи. Башня учетверенной производительности, съ очисткой зерна пропускающая съ одного бока восьмипуднаго зерна въ одинъ часъ 7.600 пуд., въ 10 часовъ 76.000 пуд., при нагрузкахъ же корабля въ сутки 182.000 пуд. Слѣдовательно, элеваторъ, снабженный двумя такими башнями, въ сутки пропуститъ въ люки корабля 364.000 п.,

т. е. нагрузить большой корабль. А если элеваторъ не будетъ одновременно же принимать зерно, то и зерноподъемы другой стороны могутъ быть обращены тоже на погрузку того же корабля черезъ зерноотводныя самотечныя трубы.

Въ такомъ случаѣ погрузочная производительность элеватора удвоится и достигнетъ въ сутки 728.000 пудовъ, т. е. въ сутки элеваторъ нагрузитъ два корабля.

Но и эта послѣдняя можетъ быть еще увеличена, если только во время нагрузки корабля не производить никакихъ иныхъ работъ, т. е. ни на что другое не расходовать силу двигателя, какъ только на движеніе нижнихъ транспортеровъ и зерноподъемовъ. Для такого увеличенія работы можетъ быть поставлена третья пара продольныхъ транспортеровъ и противъ нея третій же зерноподъемъ, которые могутъ ускорять работу, еще на 364.000 пуд. въ сутки, доводя ее до 45.500 въ 1 часъ или до 1.092.000 пуд. въ сутки. При такой работѣ тремя зерноподъемами въ каждой башнѣ корабль въ 300.000 пуд. можетъ быть нагруженъ въ 6,5 часовъ, послѣ чего элеваторъ можетъ принимать хлѣбъ и тоже тремя зерноподъемами въ каждой башнѣ и съ такой же успѣшностью, лишь бы не была задержка при разгрузкѣ вагоновъ въ пріемники элеватора.

Такое построеніе я привожу вовсе не какъ проектъ сооруженія, а только, какъ примѣръ того, какъ даже при такомъ весьма большомъ конструктивномъ несовершенствѣ, и притомъ сравнительно дорогомъ можно достигнуть необходимаго результата— быстрой нагрузки корабля или разгрузки поѣзда. Повторяю, что такая весьма невыгодная намѣтка дорогого и несовершеннаго построенія сдѣлана только для приближенія насъ къ выясненію вѣроятной стоимости элеватора, который, работая лишь 10 часовъ въ сутки, можетъ дать дневную производительность въ 455.000 пудовъ, а годичную же по нагрузкѣ кораблей и пріема изъ вагоновъ 68.250.000 пудовъ.

Стоимость такого сооруженія составится такъ. Стоимость двухъ башней учетверенной Елецкой производительности съ увеличенной на 20% расцѣнкой машинъ 351.000 р., третья пара добавочныхъ транспортеровъ для двухъ башней 40.000 р. Согласно расцѣнкѣ внутреннихъ элеваторовъ стоимость двухъ дополнительныхъ зерноподъемовъ 9.000 руб. Всего же рабочая часть зданія будетъ стоить 400.000 рублей. Стоимость силоснаго зданія мы опредѣлимъ въ размѣрѣ двойной стоимости противъ внутреннихъ элеваторовъ во вниманіе къ вѣроятной необходимости сильнаго укрѣпленія грунта при постановкѣ элеватора непремѣнно возлѣ урѣза воды.

При такой огромной производительности элеваторовъ стоимость ихъ можетъ быть исчисляема такъ:

Элеваторъ въ 1 милл. пудовъ вмѣстимости: силосное зданіе 250.000 р., рабочее зданіе 400.000 р., всего 650.000 руб., а пудъ вмѣстимости 65 коп.; при той же расцѣнкѣ отдѣльныхъ частей элеваторъ въ 1.500.000 пуд. будетъ имѣть стоимость 775.000 р., а на пудъ 51,6 коп.

Въ 2.000.000 пуд.—900.000 руб., на пудъ вмѣстимости 45 коп.

Въ 2.500.000 пуд.—1.025.000 р., на пудъ 41 коп.

Съ нашей точки зрѣнія на портовые элеваторы, постройка элеватора свыше двухмилліонной вмѣстимости едва ли допустима въ портахъ; въ видѣ исключенія развѣ она возможна только для Петербурга и Либавы, имѣя въ виду замерзаемость портовъ и вытекающую изъ сего необходимость заготовки груза для перваго весенняго рейса, когда еще не успѣютъ подвезти хлѣбъ изъ внутреннихъ элеваторовъ. Вообще же я полагаю, размѣръ портовыхъ элеваторовъ долженъ колебаться отъ 1 до 2 милл. пуд. вмѣстимости, но конечно, при условіи недопуска храненія въ навигаціонное время свыше 8—12 дней, дабы приблизиться къ Рижскому элеватору, сдѣлавшему 20 оборотовъ своей вмѣстимости въ 1909 году.

Если допускать въ портовыхъ элеваторахъ порядки, превращающіе элеваторы въ зернохранилища, то хотя бы ихъ на-

строить въ портахъ на 150 милл. пуд. вмѣстимости, все же таковыхъ не хватитъ.

Если мы возьмемъ исчисленныя нами стоимости для трехъ первыхъ намѣченныхъ нами элеваторовъ, т. е. 65 коп., 51,6 коп. и 45 коп. и выведемъ изъ нихъ среднюю, то таковая будетъ равна 53,9 коп. на пудъ.

Если же примемъ къ учету и намѣченный послѣдній большой въ 2,5 милл. пуд. элеваторъ, то получится средняя 50,5 коп.

А если изъ приведенныхъ выше расцѣнокъ существующихъ элеваторовъ мы откинемъ изумительную и для насъ пока необъяснимую расцѣнку Виндавскаго элеватора и возьмемъ цѣны 5 другихъ, то получится средняя 52,7 коп.

Эта средняя совпадаетъ съ нашей расцѣнкой, а также со стоимостью Кенигсбергскаго и Новороссійскаго элеваторовъ, близка къ Николаевской, высока сравнительно съ Рижской, но разница со всѣми та, что въ намѣченныхъ нами элеваторахъ производительная или пропускная способность во много кратъ выше таковой же всѣхъ переименованныхъ элеваторовъ и по сравненію съ нимъ можетъ быть названа во всякомъ случаѣ огромной, дѣлающей возможнымъ въ 6,5 часовъ нагружатъ корабль въ 300.000 пуд., тогда какъ нынѣ такая быстрота погрузки не существуетъ; а вѣдь какой выигрышъ въ фрахтѣ или сталійныхъ деньгахъ отъ сего пріобрѣтетъ экспортеръ. Исчезнетъ нынѣ существующая не въ нашу пользу разница между фрахтами изъ нашихъ и американскихъ портовъ.

Принимая во вниманіе наше непремѣнное условіе, чтобы портовые элеваторы стояли у самой воды, дабы корабли могли къ нимъ подходить вплотную для нагрузки прямо изъ элеваторныхъ трубопроводовъ въ люкъ, мы будемъ стоять внѣ упрека въ преуменьшеніи расчета стоимости элеваторовъ, если исчисленную нами среднюю цифру еще увеличимъ и *примемъ попудную стоимость портовыхъ элеваторовъ разной величины для нашихъ выкладокъ въ 55 коп. на пудъ.*

Такимъ образомъ, мы болѣе чѣмъ вдвое увеличили расцѣнку портовыхъ элеваторовъ противъ Елецкой. Знаю, что это увеличеніе чрезмѣрно, но все же дѣлаю это для избавленія себя отъ осужденія въ преуменьшеніи расцѣнокъ, а во вторыхъ въ предвидѣніи малой бережливости строителей на казенныя деньги. Эти строители всегда стремятся отличиться не бережливостью и соотвѣтствіемъ дѣйствительной необходимости, а постройкой чего то, будто идеальнаго, можетъ быть и очень хорошаго, но не соотвѣтствующаго необходимости. Этотъ взглядъ высказывалъ мнѣ покойный Министръ Финансовъ И. А. Вышнеградскій, человѣкъ большого опыта.

Теперь намъ предстоитъ опредѣлить вмѣстимость *элеваторовъ* не зернохранилищъ, въ каждомъ порту, при наличности намѣченной нами сѣти внутреннихъ элеваторовъ, устраняющей всякую возможность какихъ-либо предположеній о постройкѣ въ портахъ простыхъ зернохранилищъ, отъ которыхъ избави Богъ и порты, и казну, и с. хозяевъ.

Для опредѣленія численности и вмѣстимости элеваторовъ въ портахъ долженъ служить размѣръ средняго вывоза зерна изъ каждаго порта.

Данныя объ этомъ мы заимствуемъ изъ работъ М-ва Торговли и Промышленности истекшей осени, въ коихъ исчисленъ годовой средній вывозъ изъ портовъ за періодъ 1900—1909 г.

Отправляясь отъ этихъ данныхъ, мы опредѣлимъ вмѣстимость элеваторовъ, исходя изъ того положенія, что при наличности необходимой сѣти внутреннихъ элеваторовъ, портовые элеваторы могутъ и должны дѣлать не менѣе десяти оборотовъ своей вмѣстимости.

Въ пользу возможности такого количества оборотовъ говоритъ долголѣтняя практика элеваторовъ—въ С.-Луи, Петербургскихъ, Ревельскаго и особенно Рижскаго, сдѣлавшаго въ 1909 г. двадцать оборотовъ.

По этому расчету общая вмѣстимость элеваторовъ каждаго даннаго порта должна представлять собой одну десятую средняго годоваго отпуска порта, производительность же всѣхъ машинъ и аппаратовъ въ этихъ элеваторахъ должна быть разсчитана на максимальный годовой вывозъ, а очистная производительность должна соотвѣтствовать лишь максимальному годовому привозу зерна въ портъ съ ближайшихъ къ нему ж.-дор. станцій, а также гужевому и по воднымъ путямъ.

Нужно еще замѣтить, что наличность огромнаго количества частныхъ амбаровъ въ портахъ *) съ одной стороны отнимаетъ

*) По офиціальнымъ даннымъ современная вмѣстимость портовыхъ магазиновъ, включая и элеваторы, такова:

	Пудовъ.
1) Новороссійскъ. Желѣзнодорожный элеваторъ на 3 милл. пудовъ и при немъ 8 зернохранилищъ всего	11.055.000
2) Ростовъ-на-Дону имѣетъ 67 амбаровъ на	8.000.000
3) Таганрогъ—амбары на	1.600.000
4) Маріуполь—амбары на	1.230.000
5) Ѳеодосія—амбары на	2.200.000
6) Бердянскъ—желѣзнодорожные амбары около	150.000
7) Николаевъ. Желѣзнодорожный элеваторъ на 1.760.000 п. въ пакгаузахъ же и 68 магазинахъ 20.000.000 пудовъ, всего на . . .	21.760.000
8) Одесса. Желѣзнодорожный элеваторъ за нѣсколько верстъ отъ порта на 1.000.000 пудовъ, прочихъ разныхъ складовъ въ большомъ отдаленіи отъ порта общей вмѣстимостью около 24 м. пуд., всего	25.000.000
9) Либава. Частныхъ амбаровъ на	8.200.000
10) Рига. Элеваторовъ на 750.000 пуд., амбаровъ на 1.360.000 пуд. .	2.000·000
11) Виндава. Желѣзнодорожный элеваторъ на 3.420.000 пуд. и 19 пакгаузовъ на 1.980.000 пуд.	5.400.000
12) Ревель. Желѣзнодорожный элеваторъ на 700.000 пуд., при немъ амбаровъ на 78.000 пуд. и частныхъ амбаровъ на 9.290.000 пуд., всего	10.068.000
13) С.-Петербургъ. Два элеватора на 2.400.000 пуд. и прочихъ магазиновъ на 1.500 т. пуд., за исключеніемъ Калашниковской пристани, амбарная вмѣстимость которой исчисляется въ 50 милл. пудовъ, а всего	53.900.000
Современная общая зерновая емкость портовъ . . .	150.563.000

Таковая во много кратъ превышаетъ емкость портовъ Соед. Штатовъ.

основаніе къ большой вмѣстимости элеваторовъ, а съ другой— даже обязываетъ бережно отнестись къ владѣльцамъ этихъ амбаровъ, ибо таковые и безъ того значительно обезцѣнятся постройкой внутреннихъ элеваторовъ, которые, конечно, умѣрятъ и урегулируютъ подвозъ хлѣба въ порты до соотвѣтствія съ заграничнымъ спросомъ.

Здѣсь умѣстно вспомнить, что общая емкость 424 элеваторовъ, расположенныхъ въ 24 пунктахъ Соединенныхъ Штатовъ, терминальныхъ и портовыхъ, равна 419.977.648 пуд. пшеницы. При такихъ обстоятельствахъ можно ли еще намъ проектировать постройку портовыхъ элеваторовъ для цѣлей долгосрочнаго храненія. Повторяю, намъ нужны только пересыпныя или перегрузочныя сооруженія и усовершенствованное сближеніе таковыхъ съ городскими и загородными магазинами, при возможно малой емкости портовыхъ элеваторовъ, обусловленной короткимъ срокомъ нахожденія зерна на портовой территоріи и числомъ обслуживаемыхъ элеваторомъ кораблей.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ мы приводимъ въ первой графѣ цифры средняго годового вывоза каждаго порта, во второй опредѣляемую нами вмѣстимость элеваторовъ въ каждомъ порту, и въ 3-й графѣ число таковыхъ въ порту.

Порты.	Средній за 9 лѣтъ съ 1900 по 1909 г. вывозъ въ милл. п.	Предпологаемая вмѣстимость элеваторовъ.	Число элеватор.
1) Одесса	90,9	9,0 милл. пуд.	3—4
2) Николаевъ	73,1	7,3 „ „	3
3) Ростовъ-на-Дону.	62,2	6,2 „ „	3
4) С.-Петербургъ . .	35,7	3,5 „ „	3
5) Новороссійскъ . .	33,4	3,3 „ „	2
6) Либава	28,0	2,8 „ „	2
7) Таганрогъ	19,8	2,0 „ „	1
8) Ѳеодосія	15,6	1,5 „ „	1
9) Маріуполь	15,0	1,5 „ „	2
10) Бердянскъ	13,2	1,3 „ „	1

Порты.	Средній за 9 лѣтъ съ 1900 по 1909 г. вывозъ въ милл. п.	Предполагаемая вмѣстимость элеваторовъ.	Число элеватор.
11) Ревель	10,1	1,0 милл. пуд.	1
12) Генитескъ	7,7	0,8 „ „	1
13) Рига	7,1	0,7 „ „	1
14) Ейскъ	7,5	0,8 „ „	1
15) Евпаторія	5,9	0,6 „ „	1
16) Виндава	2,1	0,3 „ „	1
17) Херсонъ	28,2	2,8 „ „	1
18) Керчь.	1,5	0,2 „ „	1
	457,0 м. п.	45,6 милл. пуд.	28

Такимъ образомъ, общая вмѣстимость всѣхъ портовыхъ элеваторовъ достигнетъ 45,6 милл. пуд., число ихъ 28. Изъ этого нужно исключить имѣющіеся элеваторы въ Новороссійскѣ на 3 м. п., Николаевѣ 1,7 м. п., Ригѣ 0,7 м. п., Виндавѣ 3,0, въ Петербургѣ два элеватора 2,4 м. п., Ревелѣ на 700 т. п., а всего 11,9 м. п.

Имѣю же въ виду, что средній вывозъ изъ Виндавскаго Порта лишь 2,1 милл. пуд. въ годъ и что поэтому тамъ нуженъ элеваторъ вмѣстимостью въ 200 тыс. пуд., а построенъ на 3,4 милл. пуд. Поэтому 3,2 милл. пуд. не могутъ быть использованы изъ общей суммы намѣчаемыхъ нами къ постройкѣ портовыхъ элеваторовъ подлежитъ исключенію не 11,9 милл. пуд., а лишь 8,7 милл. пуд.

Такимъ образомъ, за исключеніемъ существующихъ элеваторовъ, новыхъ придется строить на общую вмѣстимость во всѣхъ портахъ на 36—37 милл. пудовъ, при чемъ въ первыхъ 6-ти портахъ большого вывоза, въ интересахъ скорой разгрузки вагоновъ, баржъ и подводъ и быстрой нагрузки кораблей, нужно строить по нѣскольку элеваторовъ, хотя бы это увеличивало затрату на сооруженіе ихъ и расходы по эксплуатаціи. Быстрота операцій имѣетъ огромное значеніе какъ для торговли, такъ и для уменьшенія общей вмѣстимости портовыхъ элеваторовъ.

Нужно, чтобы хлѣбъ какъ можно менѣе времени оставался въ порту, чтобы въ порту никогда не накоплялось хлѣба болѣе одной десятой годового его вывоза.

Опредѣленіе капитала, потребнаго на сооруженіе намѣченной сѣти, достигается помноженіемъ на эту цифру предположенной общей емкости портовыхъ элеваторовъ 37 милл. пуд. на вышеустановленную нами попудную стоимость 55 коп. съ пуда, въ результатѣ чего получимъ общую ихъ стоимость 20.350.000 руб.

Этою сравнительно скромною цифрою пріобрѣтется полное обслуживаніе портовъ, въ объемѣ, почти соотвѣтствующемъ Соединеннымъ Штатамъ, производительность ихъ должна быть расчитана въ каждомъ порту соотвѣтственно максимальной суточной отправкѣ кораблей, дабы экспортеры были избавлены отъ тягостной платы пароходамъ сталійныхъ простоевъ, которые въ среднемъ равняются 0,17 коп. на пудъ груза въ сутки.

Подведемъ итогъ сдѣланныхъ нами исчисленій для всей сѣти элеваторовъ.

Стоимость 115 внутреннихъ элеваторовъ съ вмѣстимостью 180 милл. пуд. пшеницы или 150 м. п. разнаго хлѣба опредѣлилась въ 40.993.400 руб. съ желѣз. станціонными путями, жилыми зданіями, огражденіями. Стоимость 28 портовыхъ элеваторовъ съ вмѣстимостью 37.000.000 всякаго хлѣба опредѣлялась въ 20.350.000 руб. Такимъ образомъ вся сѣть въ 143 элеватора общею вмѣстимостью 225.600.000 пуд. пшеницы потребуетъ затраты 61,3 милл. рублей.

Думаемъ, что при разумномъ веденіи дѣла затрата эта не превыситъ 55 милл. руб., такъ какъ при всѣхъ нашихъ исчисленіяхъ мы постоянно и неуклонно преувеличивали стоимости сооруженій.

Сопоставляя эту преувеличенную стоимость намѣченной сѣти элеваторовъ съ преуменьшенными ежегодными потерями хозяевъ, отъ дезорганизаціи нашей хлѣбной, торговли. въ 140 милл. руб..

нельзя не признать, что потери эти вполнѣ оправдываютъ сравнительно съ ними очень скромный, менѣе половины ежегодныхъ потерь, единовременный расходъ государства на пользу и благо народнаго хозяйства. Нужно вѣдь имѣть въ виду, что уничтоженіе этихъ потерь на всю сумму таковыхъ увеличитъ хозяйственный оборотъ страны и благотворно отзовется на государственныхъ финансахъ. Лишь послѣ того, какъ будетъ построена и закончена намѣченная нами сѣть элеваторовъ, наступитъ время сооруженія сельскихъ зернохранилищъ.

Постройка же ихъ теперь не принесетъ крестьянамъ всѣхъ тѣхъ благъ, которыя отъ нихъ ожидаютъ пропагандисты этихъ зернохранилищъ.

Въ лучшемъ случаѣ они можетъ быть обслужатъ тѣхъ крестьянъ, которые съ осени заложатъ свой хлѣбъ, чтобы весной его выкупить для своего продовольствія. Но съ уничтоженіемъ выкупныхъ платежей, необходимость такого рода коммерческихъ оборотовъ стала ненужной и во всякомъ случаѣ это будетъ полезно только очень ничтожному числу крестьянъ, зимой занимающихся какой-либо торговлей. Спекулировать же на цѣну во всякомъ случаѣ выгодно и удобно лишь при наличности элеваторовъ, ибо безъ нихъ магазинажъ и прочіе накладные расходы будутъ слишкомъ тяжелы, и поэтому мало будутъ поощрять къ выдерживанію цѣнъ.

Безъ элеваторовъ и состоящихъ при нихъ организацій зернохранилища эти, какъ мы видѣли въ VI главѣ, не болѣе какъ увлеченіе моднымъ, преходящимъ теченіемъ общественной мысли.

Въ слѣдующей же главѣ мы увидимъ, что затраченный на сооруженіе элеваторовъ капиталъ будетъ приносить хорошую прибыль, которая за оплатой обычнаго процента дастъ еще остатки, въ свою очередь могущіе быть обращаемы на дальнѣйшее усовершенствованіе хлѣбо-торговаго дѣла.

ГЛАВА IX.

Вѣроятные расходы, приходы и прибыли сѣти элеваторовъ.

Выяснивъ въ предыдущей главѣ денежную стоимость предположенной нами сѣти внутреннихъ и портовыхъ элеваторовъ, настоящую главу мы посвятимъ выясненію, во что будутъ обходиться услуги элеваторовъ для лицъ, ими пользующихся, а также коммерческую сторону элеваторнаго дѣла какъ для отдѣльныхъ элеваторовъ, такъ и для всей сѣти.

Избавляя владѣльцевъ хлѣбовъ, попавшихъ въ торговый оборотъ, отъ утратъ, растерей, хищеній, отъ безполезныхъ расходовъ, улучшая качество хлѣба, а слѣдовательно поднимая его цѣну, способствуя упрощенію отношеній между продавцемъ и покупателемъ, облегчая кредитъ и т. д., элеваторъ дѣлаетъ это, конечно, не безплатно; но платы, имъ взимаемыя, столь минимальныя, что за цѣну болѣе дешевую нельзя столь совершенно произвести ни одной изъ манипуляцій, производимыхъ надъ зерномъ, нигдѣ внѣ элеватора.

Посмотримъ каковы эти платы и начнемъ съ старѣйшаго элеватора въ Россіи.

Послѣднедѣйствовавшія таксы Елецкаго земскаго элеватора.

1) За пріемъ, отпускъ и всѣ операціи, сопряженныя съ оными, со включеніемъ очистки, а также храненіе и страхованіе въ теченіе первыхъ десяти дней	Съ пуда. 1 к.

2) За храненіе сверхъ 10 дней по $^1/_{60}$ к. въ сутки съ пуда за 2 мѣсяца. Дополнительно за страхованіе пшеницы $^1/_{225}$ к. въ сутки, ржи и овса $^1/_{250}$ к. въ сутки	Съ пуда. 1 к.
3) За полировку зерна пшеницы, ржи, за пудъ	0,1 „
4) За шастанье овса съ пуда.	0,2 „

Такимъ образомъ, если хлѣбъ чистится и хранится не долѣе 10 дней и не подвергается ни полировкѣ, ни шастанью, то уплачивается всего на всего 1 к. Первоначальная плата за храненіе была $^1/_{120}$ въ сутки, но затѣмъ въ видахъ сокращенія срока храненія она постепенно повышалась. Въ настоящее время за семидесятидневное храненіе съ очисткой, страховкой съ выгрузкой въ элеваторы и нагрузкой въ вагоны платится 2 коп. съ пуда.

Таксы Рижскаго элеватора, сооруженнаго Рижскими городскимъ и биржевымъ обществами.

§ 44 Правилъ.

За пользованіе товарнымъ складомъ наивысшее вознагражденіе опредѣляется по слѣдующей таксѣ:

1) За пріемъ хлѣба включительно съ предварительной очисткой его на аппаратахъ склада	Съ пуда. 0,25 к.
2) За каждое взвѣшиваніе	0,15 „
3) За нагрузку изъ склада на суда . . .	0,15 „
4) За храненіе 10 дней	0,10 „
5) За страхованіе за 10 дней	0,025 „

	Съ пуда.
6) За провѣтриваніе	0,10 „
7) За каждую очистку по требованію хлѣбовладѣльца	0,15 „
	0,925 к.

Сборы, подлежащіе взиманію по п. 4 и 5 таксы, взимаются не менѣе, какъ за 10 дней; за время свыше 10 дней сборъ вновь взимается за десятидневный срокъ, при чемъ начатый десятидневный срокъ считается полнымъ.

Таксы могутъ быть понижены по единогласному постановленію Правленія.

Остающіяся отъ очистки зерна высѣвки возвращаются хлѣбовладѣльцу, при условіи немедленной вывозки ихъ.

Таксы Виндавскаго элеватора.

1) За храненіе въ теченіе первыхъ 15 дней, а далѣе $^{1}/_{200}$ к. съ пуда въ день . . .	0,10 к. п.
2) За страховку по таблицѣ, но неменѣе .	0,07 „ „
3) За выгрузку изъ вагона	0,11 „ „
4) Пріемъ изъ закрома съ перевѣской . .	0,25 „ „
5) За провѣтриваніе съ перевѣской . . .	0,20 „ „
6) За нагрузку въ суда съ перевѣской . .	0,30 „ „
Итого при пропускѣ чистаго хлѣба безъ храненія съ нагрузкой въ корабль . .	0,93 к. п.
И за двухсотдневное пребываніе . . .	1 „ „
	1,93 к. п.

7) За погрузку въ вагоны и выпускъ на брезенты для погрузки на подводы съ перевѣской . . . . . 0,20 к. п.
8) За погрузку въ мѣшки съ увязкою . . 0,30 „ „
9) За погрузку въ мѣшки съ зашивкой . . 0,50 „ „
10) За пропускъ по лентамъ . . . . . 0,20 „ „
11) За сдачу на станцію мѣшковъ для отправки (безъ тарифа) . . . . . 0,07 „ „

Комиссіонныя операціи:

а) Комиссіонныя $^1/_2$% съ продажной цѣны зерна.

б) Расходы по продажѣ:

1) Маклерскій куртажъ $^1/_4$—$^1/_9$% со стоимости.

2) За комиссію по пріемкѣ хлѣба по соглашенію, но не свыше $^1/_2$% со стоимости.

в) Гербовые, почтовые и телеграфные по дѣйствительной стоимости за сдачу хлѣба—по соглашенію, но не свыше $^1/_2$% биржевой цѣны.

Грузоотправитель, уничтожающій комиссіонерскія поручительства, уплачиваетъ сборъ въ $^1/_2$% биржевой цѣны.

Таксы Румынскихъ элеваторовъ.

(Галацъ и Браиловъ).

Владѣлецъ зерна, воспользовавшійся въ теченіе мѣсяца 3 раза однимъ и тѣмъ же силосомъ, имѣетъ скидку въ 50%.

За храненіе взимается съ тонны:

съ 1 іюля по 30 ноября . .	35 сантим.	за 10 дней
съ 1 апрѣля по 31 іюня . .	18 „	
съ января по 31 марта . .	9 „	

Выгрузка изъ вагоновъ и судовъ насыпью	0,05 фр. за 100 килогр.	0,31 к. п.
Тоже въ мѣшкахъ	0,9 „ „ „	0,56 „ „
За нагрузку судовъ и вагоновъ	0,08 „ „ „	0,5 „ „
Перегрузка баржъ пароходовъ	0,05 „ „ „	0,05 „ „
Провѣтриваніе	0,02 „ „ „	0,13 „ „
Очистка отъ пыли и половы .	0,05 „ „ „	0,31 „ „
Полная очистка	0,15 „ „ „	0,93 „ „
Смѣшиваніе	0,03 „ „ „	0,19 „ „
Сшиваніе 100 мѣшковъ . . .	2,50 „ „ „	75,13 за тонну
Накачиваніе холоднаго воздуха	1,02 „ „ „	37,63 к. п.

Таксы Одесскаго элеватора.

Храненіе въ теченіе 10 дней . .	0,85 к. п.
Нагрузка въ закрома	0,20 „ „
„ „ мѣшки	0,30 „ „
Провѣтриваніе	0,10 „ „
Очистка	0,20 „ „

Таксы Петербургскаго элеватора, установленныя въ первый годъ его открытія, по окончаніи его постройки въ 1898 г.

За выгрузку хлѣба въ склады . .	0,10 к.
За взвѣшиваніе при пріемѣ . . .	0,15 к.
Передвиженіе на зерноподъемѣ . .	0,15 к.
Провѣтриваніе	0,10 к.
Страхованіе.	0,30 к.
Нагрузка при отпускѣ изъ склада .	0,15 к.
Взвѣшиваніе при отпускѣ	0,15 к.
Итого . . .	1,10 к.

По желанію хлѣбовладѣльца дополнительно за каждую очистку зерна	0,10 к.
За сортировку правительственнымъ инспекторомъ	0,15 к.
За храненіе отъ 1 до 10 дней . .	0,10 к.
За вторые 10 дней	0,11 к.
За третьи 10 дней	0,12 к.
За четвертые 10 дней	0,11 к.
Всего . . .	1,79 к.

Такимъ образомъ, за всѣ манипуляціи и 40 дней храненія съ одной очисткой въ ожиданіи корабля, элеваторъ возьметъ съ пуда 1,79 к., что составитъ, въ общей суммѣ, для хлѣба, прибывшаго съ Елецкаго внутренняго элеватора и тамъ 70 дней пролежавшаго, 2 + 1,79 = 3,79 коп. Этою сравнительно небольшою суммою, почти равной нынѣшнимъ портовымъ расходамъ, оплачены не только всѣ драгоцѣнныя незамѣнимыя услуги элеваторовъ, но еще въ Ельцѣ 70 дней храненія (10 дней безплатнаго и 60 платнаго), а въ портѣ 40 дней храненія; и при этомъ безъ всякихъ раструсокъ и возможностей порчи и хищенія хлѣба, короче, безъ всѣхъ вышеперечисленныхъ прелестей нашей современности.

Откинемъ 0,44 коп за сорокадневное храненіе въ портовомъ элеваторѣ и въ Елецкомъ за 60-ти дневное 1 к., а вмѣстѣ 1,44 к.; тогда окажется, что услуги Елецкаго и портоваго элеватора оплачиваются всего только 2,35 к. При пропускѣ же черезъ Рижскій портовый элеваторъ всѣ услуги двухъ элеваторовъ оплатятся еще дешевле, всего лишь 1,925 к., т. е. менѣе 2-хъ копѣекъ. Пояснимъ примѣромъ примѣненіе этихъ таксъ. Напримѣръ, чрезъ Елецкій элеваторъ отправляется въ Ригу и тоже чрезъ элеваторъ корабельный грузъ ржи, пріобрѣтаемый не по варрантамъ.

что было бы уже очень просто, а скупленный у землевладѣльцевъ и городскихъ скупщиковъ. Рожь эта частями побываетъ въ элеваторѣ въ теченіе 10 дней безплатнаго храненія, пока собирается постепенно вся партія, которая по мѣрѣ ея очистки и подсортировки отправляется въ Рижскій элеваторъ не по вагончикамъ, какъ нынѣ, а цѣлыми поѣздами, поступающими въ Ригу тоже поѣздами, и тоже въ теченіе 10 другихъ, такъ сказать, Рижскихъ безплатныхъ дней; по накопленіи всей партіи элеваторъ, провѣтривъ зерно, грузитъ его въ корабль. За всѣ эти услуги Елецкаго внутренняго элеватора, очистившаго и подсортировавшаго, а можетъ быть отполировавшаго еще зерно, владѣлецъ уплатитъ Елецкому элеватору 1,1 коп. съ пуда, Рижскому же элеватору за перегрузку въ корабль съ провѣтриваніемъ отъ образовавшейся въ дорогѣ пыли и двукратнымъ взвѣшиваніемъ уплатитъ по таксѣ 0,925 коп. за пудъ;—обоимъ элеваторамъ будетъ уплачено 2,025 коп. съ пуда. Всего двѣ копѣйки съ пуда за огражденіе отъ всѣхъ возможныхъ хищеній, утратъ, засореній и т. п., за двѣ разгрузки и нагрузки, за очистку, сортировку,—за вѣсовую цѣлость и качественное улучшеніе. Въ результатѣ—послѣдуетъ еще улучшеніе натурнаго вѣса зерна не менѣе какъ на 4—5 золотниковъ, а слѣдовательно, и повышеніе цѣны на 2—2½ коп. за пудъ. Такимъ образомъ, владѣлецъ ржи ничего не уплатилъ, ибо взятые съ него 2 коп. возмѣщены подъемомъ цѣны; потери же владѣльца выразились только тѣмъ, что въ число товара не попали отчищенныя отъ зерна примѣси, отходъ коихъ, съ одной, стороны покрылся продажею примѣсей и, съ другой, новымъ повышеніемъ цѣны за чистоту товара. Но и такой результатъ, какъ бы нейтральный, получился потому, что я и въ этомъ случаѣ, при исчисленіи выгоды, сознательно ее преуменьшилъ. Таковая гораздо больше, ибо на полученіи оной основываются покупки иностранцами засореннаго хлѣба. Нужно только

вспомнить, что Данцигская и Кенигсбергская пшеницы дороже всѣхъ расцѣниваются на Англійскихъ рынкахъ, а вѣдь это почти все русское зерно. Для его раздѣлки, очистки и отдѣлки существуютъ тамъ большія предпріятія, хорошо рентируемыя. Элеваторная система сдѣлаетъ это возможнымъ даже въ Россіи и притомъ за такую ничтожную плату, за которую ни одинъ сельскій хозяинъ не въ состояніи сдѣлать у себя дома; я это знаю и утверждаю, по моему личному опыту, хозяйничая лично съ 1863 года до сегодня и много лѣтъ оперируя съ Елецкимъ элеваторомъ. Вспомнимъ еще отзывы, которые давали иностранные импортеры г. Козловскому; всѣ они утверждали, что каждый процентъ сора уменьшаетъ цѣну зерна на 1%. Вспомнимъ вышеприведенную выписку изъ изслѣдованій М. П. Федорова о признаніяхъ, имъ полученныхъ въ Либавѣ, касательно выгодности покупки сорнаго, неотдѣланнаго хлѣба и объ отдѣлкѣ онаго, дающей барышъ, а также о происходящей изъ того невыгодности для торговцевъ, скупающихъ сорный хлѣбъ, сооруженія сѣти элеваторовъ общаго пользованія.

Все это съ непрерѣкаемою ясностью свидѣтельствуетъ о пользѣ для сел. хозяевъ элеваторной системы и связанныхъ съ ней улучшеній транспорта и упорядоченія хлѣбной торговли,— системы, избавляющей за плату въ 2 коп. съ пуда отъ исчисленныхъ въ главѣ V минимальныхъ недоборовъ и утратъ, достигающихъ по меньшей мѣрѣ 13,92 коп. съ пуда.

Теперь перейдемъ къ исчисленію расходовъ и доходовъ предположенной нами сѣти. Для сей цѣли сперва воспользуемся небольшимъ матеріаломъ, даваемымъ литературою вопроса. Американскіе матеріалы не могутъ быть полезными вслѣдствіе большой разницы въ расцѣнкѣ различныхъ нужныхъ при эксплуатаціи матеріаловъ и также разницы не только въ расцѣнкѣ, но и въ производительности человѣческаго труда, расходъ на оплату коего составляетъ самую крупную статью элеваторныхъ расходовъ.

Большой матеріалъ могли бы дать наши портовые и внутренніе элеваторы, но, къ сожалѣнію, почти всѣ они принадлежатъ ж. дорогамъ, и потому очень трудно выяснить и разграничить собственно элеваторные расходы отъ всѣхъ другихъ.

Могли бы дать матеріалы Рижскій и Петербургскій не ж.-дорожные элеваторы, но опять-таки нахожденіе ихъ въ большихъ портовыхъ и городскихъ центрахъ въ значительной степени обезцѣниваетъ эти матеріалы для внутреннихъ элеваторовъ. Кромѣ того, С.-Петербургскій акціонерный элеваторъ связанъ еще съ другими дѣлами: ссудными, комиссіонными и песчано-землечерпательными. Не смотря на все это, всѣ эти матеріалы все же могутъ быть намъ полезными, въ однихъ случаяхъ для смѣтныхъ исчисленій, въ другихъ для провѣрочныхъ сравненій и сопоставленій.

Директоръ Правленія Рязанско-Уральской ж. дороги, М. П. Федоровъ, сообщилъ намъ данныя за 1909 г. касательно нѣкоторыхъ элеваторовъ этой дороги. Оказывается, что самый большой ея элеваторъ — Кочетовскій близъ г. Козлова, вмѣстимостью въ *одинъ милліонъ пудовъ*, пропустилъ за годъ 1.208.828 пудовъ разнаго хлѣба. Общій его годовой расходъ былъ 21.782 руб. и приходъ 32.127 р., разница—10.345 руб. Расходъ на пудъ поступленія хлѣба — 1,80 коп., а приходъ на пудъ поступленія хлѣба — 2,66 коп. И это лишь почти при одномъ оборотѣ хлѣба.

Данныя касательно портовыхъ элеваторовъ имѣются у насъ тоже только въ конечныхъ цифрахъ.

Такъ по даннымъ М-ва Торг. и Пром., основаннымъ на сообщеніяхъ главнаго инженера южныхъ коммерческихъ портовъ г. Пеля, расходы и приходы нѣкоторыхъ элеваторовъ по расчету на пудъ зерна, прошедшаго черезъ элеваторъ, таковы.

I. Новороссійскій.

Годы	Расходъ.	Приходъ.		Прибыль.
1905	1,43 коп.	2,54 коп.	=	1,11 коп.
1906	1,35 „	2,40 „	=	1,05 „
1907	1,34 „	2,41 „	=	1,07 „

II. Николаевскій.

1907 г. 1,901 коп. 1,624 коп., убытокъ 0,277 коп.

III. С.Петербургскій.

1906 г.	1,56 коп.	2,83 коп.	=	1,27 коп.
1907 „	1,50 „	2,56 „	=	1,06 „
1908 „	1.88 „	2,86 „	=	0,98 „

О Николаевскомъ элеваторѣ профессоръ Головнинъ въ своемъ курсѣ даетъ такія данныя о расходахъ на пудъ прошедшаго черезъ элеваторъ зерна.

Годы.	Расходы.
1895 г.	1,76 коп.
1896 „	2,29 „
1897 „	2,05 „
1898 „	1,94 „

Касательно Новороссійскаго, Николаевскаго и Кочетовскаго элеваторовъ позволяемъ себѣ замѣтить, что они принадлежатъ жел. дорогамъ, поэтому, вѣроятно, хозяйственная часть этого для нихъ незначительнаго, побочнаго дѣла поставлена не достаточно экономно. Инженеръ Горячковскій въ своей брошюрѣ, говоря о нерасчетливой эксплуатаціи нашихъ элеваторовъ и сравнивая ее съ практикуемой въ Америкѣ, пишетъ, что въ Канадѣ большой въ 10 мил. пуд. элеваторъ обслуживается только 25-ю человѣками, тогда какъ Новороссійскій, всего на 3 милл. пуд.,

137-ю человѣками; такой же емкости элеваторъ въ Портландѣ, пропустившій 20 милл. пуд., обслуживается 17-ю человѣками, изъ коихъ круглый годъ служатъ 7, а остальные на лѣто распускаются.

Портовый элеваторъ въ Ригѣ вмѣстимостью на 750.000 пуд. пшеницы, принадлежащій Рижскимъ Городскому и Биржевому обществамъ.

Годы.	Расходъ на пудъ поступившаго и отпущен. зерна.	Приходъ съ пуда поступивш. зерна.	Количество оборотовъ въ емкости элеватора.
1900	0,88 коп.	1,05 коп.	4,0 коп.
1901	1,39 „	1,16 „	3,3 „
1902	1,45 „	1,25 „	1,3 „
1903	0,93 „	0,98 „	3,2 „
1904	0,74 „	0,95 „	5,3 „
1905	0,65 „	0,99 „	5,4 „
1906	1,30 „	1,44 „	2,7 „
1907	2,00 „	1,49 „	1,3 „
1908	1,71 „	1,08 „	1,5 „
1909	0,50 „	0,86 „	19,8 „
Средняя арифм. за 10 л. . .	1,15 „	1,12 „	4,8 „
Средняя динамическая за 10 л.	0,84 „	1,00 „	

Такъ какъ элеваторъ портовый не предназначенъ для выполненія функцій внутренняго элеватора, т. е. для храненія, то поэтому варрантовъ было выбрано всего только на 10% общаго поступленія и при томъ, очевидно, только за зимній періодъ прекращенія навигаціи.

Пропускъ почти 15 милл. пудовъ зерна въ 1909 г. чрезъ небольшой элеваторъ въ 750 т. п.—лучшій показатель того, какъ не нужны элеваторы большой емкости въ портахъ.

Такимъ образомъ, изъ всѣхъ перечисленныхъ элеваторовъ максимальный расходъ на пудъ, прошедшаго черезъ нихъ зерна, далъ въ послѣднее десятилѣтіе Рижскій элеваторъ, а именно

2,00 коп. въ 1907 году; но тотъ же элеваторъ далъ и минимальный расходъ 0,50 коп. въ 1909 году, а въ среднемъ за 10 лѣтъ далъ расхода по 1,03 коп. на пудъ.

Наиболѣе подходящимъ и полезнымъ для насъ матеріаломъ можетъ служить отчетность внутренняго элеватора Елецкаго Земства съ выдачей варрантовъ и съ сравнительно лучшей организаціей, благодаря которой даже при наличности современныхъ пагубныхъ для элеваторовъ порядковъ онъ все же дѣлалъ отъ $3^1/_2$ до 5 оборотовъ своей вмѣстимости. Передъ нами отчеты этого элеватора: съ 1 іюля 1903 г. по день пожара 8 іюня 1908 года, т. е. за 4 года 11 мѣсяцевъ.

РАСХОДЪ.

	1903/4	1904/5	1905/6	1906/7	1907/8	Средн. за 5 лѣтъ.
Прошло черезъ элеватор. тысячъ пуд. .	1.548	1.715	2.024	1.593	1.372 =	1.650 т. п.
Жалов. служащимъ. . .	11.059	10.954	11.366	11.063	9.491 =	10.800 р.
Плата поденнымъ. . .	494	414	—	59	10 =	195 „
Топливо . .	8.089	8.681	9.330	10.653	6.908 =	8.750 „
Смазочные матеріалы . .	332	250	208	150	33 =	254 „
Страх. строеній	1.060	1.040	1.037	1.018	1.018 =	1.035 „
Ремонты . .	3.680	4.132	1.718	3.453	3.035 =	3.202 „
Налоги . . .	1.110	71	519	71	592 =	472 „
Пенсіи . . .	216	207	216	216	216 =	216 „
Почтов. телегр.	43	60	37	38	42 =	44 „
Типографск. и канцелярск..	237	289	204	233	144 =	222 „
Освѣщеніе . .	103	80	103	105	14 =	80 „

РАСХОДЪ.

	1903/4	1904/5	1905/6	1906/7	1907/8		Средн. за 5 лѣтъ.
Разн. расходы.	740	641	759	643	907	=	740 „
Изготов. складоч. свидѣт.	255	—	—	—	—	=	51 „
Итого . .	27.418	26.819	25.497	27.702	22.410	=	26.859 р.
На пудъ прошед. чрезъ элев. хлѣба	1,77 к.	1,56 к.	1,26 к.	1,74 к.	1,63 к.*)	=	1,58 к.

Изъ этой таблицы видно, что средній годовой расходъ элеватора равенъ 26.061 руб., что составляетъ на пудъ прошедшаго хлѣба 1,58 коп., причемъ по годамъ онъ колебался между 1,26 к. и 1,77 к. По поводу этихъ расходовъ должно замѣтить, что нѣкоторая чрезмѣрность оныхъ обусловлена была рѣшительною негодностью паровой машины, сжигавшей угля на пудъ хлѣба, прошедшаго чрезъ элеваторъ, въ среднемъ, 0,53 к., вмѣсто, какъ бы слѣдовало максимально, 0,05 коп. или даже 0,03 коп., какъ расходуетъ нынѣ поставленный г. Ланцомъ двигатель на новомъ элеваторѣ въ Ельцѣ. При потребленіи топлива въ этомъ послѣднемъ размѣрѣ вся эксплуатація обходилась бы лишь 1,09 коп. на пудъ, т. е. равнялась бы средней Рижскаго элеватора.

Также точно, какъ при исчисленіи строительной стоимости сѣти элеваторовъ мы отправлялись отъ Елецкаго элеватора, такъ и для вычисленія расходовъ и приходовъ элеваторовъ мы будемъ обосновываться на 22-хъ лѣтнемъ опытѣ Елецкаго же элеватора и новѣйшихъ условій его эксплуатаціи. Это тѣмъ удобнѣе, что по своему построенію Елецкая элеваторная организація очень близка къ описанной нами Американской.

Вотъ сообщенная намъ Предсѣдателемъ Елецкой Земской Управы предположительная смѣта расходовъ на элеваторъ, вмѣ-

*) За 11 мѣсяцевъ.

стимостью 700.000 пуд. пшеницы. Мы убѣждены, что въ дѣйствительности она окажется меньшей.

Расходы обязательные.

Желѣзн. дорожн. контролерамъ вѣсовъ . . .	600 „	
Жандармскому унтеръ-офицеру	60 „	660 „

Страхованіе.

Страхованіе отъ огня.		1000 „

Налоги.

Казенный сборъ съ паровыхъ котловъ . . .	100 „	
Казенный налогъ	1000 „	1100 „

Расходы по эксплоатаціи.

Жалованіе.

Завѣдывающему Элеваторомъ	3000 „
Инспектору	1500 „
Бухгалтеру	720 „
Конторщикамъ (480 + 420).	900 „
Артельщикамъ (двумъ артельщикамъ и двумъ сторожамъ)	1920 „
Двумъ приказчикамъ (одинъ изъ нихъ кладовщикъ)	600 „
Разсыльному по станціямъ для обмѣна и оплаты документовъ	300 „
Машинисту	840 „
Помощнику машиниста (онъ же кочегаръ) .	240 „
Слесарю (онъ же смазчикъ)	300 „
Постояннымъ рабочимъ въ числѣ четырехъ человѣкъ	600 „
Сторожу конторы	180 „

Сторожу почному	180 „	
Наружнымъ у вагоновъ рабочимъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ хлѣбовъ	1000 „	12580 „

Топливо и матеріалы:

Уголь (или нефть).	2000 „
Смазочные матеріалы	200 „
Ремонтъ (въ разм. 1% стоимости элеватора).	1650 „
Канцелярскіе расходы и телеграфные . . .	375 „
5% на строительный капиталъ	8250 „
3% амортизаціи	4950 „
Разные мелочные расходы	750 „
Всего рублей. .	33.515 „

Изъ сличенія перечня прежнихъ расходовъ элеватора со смѣтой предположенныхъ расходовъ усматривается, что въ послѣдней расходы по оплатѣ персонала служащихъ предположены въ большемъ размѣрѣ, также какъ оплата рабочихъ или поденщиковъ при разгрузкѣ и нагрузкѣ вагоновъ, а равно канцелярскіе, почтово-телеграфные и типографскіе расходы. Сдѣлано это въ виду, во 1-хъ, того, что новый элеваторъ разсчитанъ на 700.000 пуд., тогда какъ старый былъ на 400.000 пуд., а во вторыхъ, потому, что это собственно предѣльныя нормы окладовъ служащихъ, которыя на дѣлѣ вѣроятно окажутся меньше смѣтныхъ.

Расходъ же на топливо предположенъ чуть не въ пять разъ меньшій въ виду большаго совершенства паровой машины, берущей очень мало топлива, расходъ на которое во всѣхъ элеваторахъ занимаетъ первое мѣсто.

Изъ тѣхъ же двухъ вѣдомостей расходовъ усматривается, что расходы эти дѣлятся на 4 категоріи: неизмѣнные; мало мѣняющіеся въ зависимости отъ работы элеватора; и мѣняющіеся прямо пропорціонально этой работѣ, и расходы—отчисленія, мѣняющіеся пропорціонально стоимости элеваторовъ, а не работы ихъ.

1) Къ числу немѣняющихся расходовъ и даже не всегда существующихъ, а если элеваторы будутъ казенные, то ихъ и вовсе не будетъ, относятся оплаты ж. дор. контролеровъ вѣсовъ, жандармеріи и казенныхъ налоговъ. Эти три расхода мы исключимъ изъ нашихъ дальнѣйшихъ исчисленій.

2) Расходы по страхованію зданія, погашенію его стоимости, % роста на капиталъ, процентному отчисленію на ремонтъ, а равно, такъ называемые, „разные расходы“ мѣняются съ измѣненіемъ размѣра и стоимости элеватора, но для каждаго даннаго элеватора остаются величинами постоянными и неизмѣнными и опредѣляются процентными отношеніями къ стоимости зданія.

3) Слѣдующая категорія, чисто эксплуатаціонныхъ расходовъ является оплата служебнаго персонала, численность коего опредѣляется размѣрами элеваторовъ и пропуска чрезъ него хлѣба, причемъ, однако, полной пропорціональности не должно быть.

4) Къ послѣдней категоріи прямо пропорціональныхъ расходовъ элеваторовъ относятся: расходы на топливо, смазочные матеріалы, почтово-телеграфные и даже типографскіе. Въ число расходовъ этой послѣдней категоріи мы не вводимъ отдѣльно расходовъ на электрическое освѣщеніе, такъ какъ таковые сводятся въ сущности къ расходу на топливо и смазочные матеріалы, которые и включены въ общее количество этихъ расходовъ, также какъ и въ общую сумму расходовъ на ремонтъ, мелкіе же расходы по ихъ незначительности включены въ рубрику „разныхъ расходовъ“, въ число коихъ входитъ расходъ и на телефонъ.

Отправляясь отъ двухъ приведенныхъ вѣдомостей расходовъ, прежнихъ и предположенныхъ для Елецкаго элеватора, и обосновываясь главнымъ образомъ на среднихъ данныхъ за пять лѣтъ, мы попытаемся выяснить расходы для намѣчаемой нами сѣти элеваторовъ.

Расходы первой категоріи, какъ уже сказано выше, мы совершенно исключаемъ. Расходы второй категоріи опредѣляются

такъ сказать, автоматически размѣромъ и стоимостью сооруженія; поэтому мы на нихъ тоже не остановимся, а въ своемъ мѣстѣ для каждаго даннаго элеватора опредѣлимъ ихъ ариѳметически.

Наиболѣе сложнымъ является опредѣленіе для элеваторовъ разныхъ вмѣстимостей и производительностей расходовъ на содержаніе личнаго персонала служащихъ, численность, коихъ въ малой степени зависитъ отъ размѣра элеватора, а главнымъ образомъ отъ большей или меньшей напряженности его работъ.

Отправляясь отъ штатовъ сгорѣвшаго Елецкаго и вновь проектированнаго увеличеннаго элеватора въ 700.000 п., мы будемъ устанавливать предѣльныя расходныя нормы для элеваторовъ увеличенныхъ вмѣстимостей какъ на основаніи нашего личнаго опыта, такъ и пользуясь совѣщаніями съ лицами вполнѣ свѣдущими въ этомъ дѣлѣ. При этомъ мы будемъ только устанавливать совокупный расходъ на личный персоналъ каждой спеціальности, а не численность личнаго состава, которая можетъ мѣняться также, какъ и размѣръ личнаго содержанія каждаго служащаго, въ зависимости отъ работы элеватора и мѣстныхъ условій.

Увеличеніе вмѣстимости элеватора съ параллельнымъ увеличеніемъ его пропускной способности, конечно, увеличитъ дѣятельность служебнаго персонала;—или потребуется отъ него большее напряженіе силъ, а отсюда явится необходимость увеличенія его вознагражденія, или окажется нужнымъ увеличеніе численности персонала. Въ послѣднемъ случаѣ могутъ потребоваться помощники управляющаго и хлѣбнаго инспектора, нужно будетъ увеличить бухгалтерскій и канцелярскій персоналъ, также какъ и число рабочихъ по разгрузкѣ и нагрузкѣ вагоновъ, и т. д.; но повторяю, что, напримѣръ, при удвоеніи пропуска зерна дѣло не потребуетъ удвоенія числа служащихъ.

Средній за послѣднія пять лѣтъ расходъ Елецкаго элеватора на личный составъ равнялся 10.800 р.

Въ годъ наиболѣе напряженной его работы—пять оборо-

товъ его вмѣстимости—расходъ достигалъ 11.366 руб.; нынѣ расхода этотъ по примѣрному бюджету предположенъ съ преувеличеніемъ до 11.580 руб. для элеватора въ 700 тыс. пуд. вмѣстимости. Отправляясь отъ этихъ цифръ мы примемъ за норму расхода такого элеватора, при четырехъ оборотахъ его вмѣстимости, т. е. 2.800.000 пуд., въ 11.500 р.

Для элеватора въ 750 тыс. пуд., пропускающаго при четырехъ оборотахъ вмѣстимости 3.000.000 пуд., мы предполагаемъ увеличеніе расхода на 500 руб., т. е. 12.000 руб., что будетъ равняться 0,40 коп. на пудъ прошедшаго хлѣба.

Вотъ эти 12.000 р. при пропускѣ 3.000.000 пуд. зерна мы принимаемъ за нормальный окладъ элеватора любой вмѣстимости. Казалось бы, что расходы по содержанію личнаго персонала при пропускѣ элеваторомъ зерна свыше 3.000.000 пудовъ всегда могли быть опредѣляемы помноженіемъ всего проходящаго количества зерна на исчисленные 0,40 коп. расхода на пудъ зерна, однако въ дѣйствительности такъ поступать нельзя, ибо трудъ служащихъ растетъ не вполнѣ пропорціонально увеличенію количества проходящаго черезъ элеваторъ хлѣба; поэтому исчисленный нами попудный расходъ 0,40 коп. являлся бы какъ постоянный и неизмѣнный коэфиціентъ для опредѣленія этого расхода чрезмѣрнымъ. Нуженъ какой то другой нѣсколько меньшій, для помноженія всего того количества зерна, которое будетъ превышать основные 3.000.000 пудовъ. Путемъ подставленія различныхъ цифръ и очень большого числа выкладокъ и прикидокъ различныхъ окладовъ жалованья при разномъ числѣ оборотовъ намъ удалось опредѣлить таковой коэфиціентъ въ размѣрѣ 0,20 коп., на которомъ мы и остановились.

Отыскавъ этотъ коэфиціентъ и убѣдившись въ его пригодности, мы будемъ увеличеніе разсматриваемаго расхода проектировать для другихъ большихъ элеваторовъ вполнѣ закономѣрно и безотносительно къ размѣрамъ элеватора, т. е. его вмѣстимости, а

именно соотвѣтственно количеству зерна чрезъ него прошедшаго, сверхъ трехъ милл. пуд., всегда помножая цифру добавочнаго количества на 0,20 коп. Получаемое произведеніе мы будемъ прилагать къ стоимости основного штата, т. е. къ 12.000 р., такимъ образомъ отправляясь всегда отъ установленнаго для производительности въ 3 м. пуд. расхода. Пояснимъ примѣромъ: если элеваторъ въ одинъ милл. пудовъ при четырехъ оборотахъ своей вмѣстимости пропуститъ на одинъ милл. пуд. болѣе, т. е. 4 милл. пуд., то для опредѣленія дополнительнаго къ 12.000 руб. расхода на увеличеніе числа служащихъ мы помножимъ одинъ милліонъ на 0.20 коп. и получаемъ увеличеніе на 2.000 руб., т. е. общая сумма расхода на личный персоналъ будетъ 14.000 руб.

Для элеватора въ 2.000.000 пуд. вмѣстимости при четырехъ оборотахъ, добавочное сверхъ 4-хъ милл. пуд. количество зерна будетъ 4 милл. пуд., отъ помноженія коихъ на 0,20 коп. мы получимъ увеличеніе на 8.000 руб. добавочныхъ къ 12.000 руб. основныхъ.

Но не всегда будутъ дѣлать элеваторы по четыре оборота, очевидно, будутъ мѣста и года, когда они будутъ дѣлать менѣе и обратно, въ другихъ случаяхъ, болѣе. Поэтому, при проектируемомъ методѣ исчисленія, расходъ этотъ будетъ опредѣляться всегда не въ зависимости отъ вмѣстимости зданія, а отъ производительности; и это совершенно правильно, ибо дѣятельность служащихъ тоже опредѣляется не вмѣстимостью, а дѣйствительнымъ пропускомъ зерна. Это особенно выпукло выступитъ въ портахъ, гдѣ элеваторы при малой вмѣстимости должны дѣлать большіе пропуски зерна. Вѣдь нельзя отрицать и случаевъ, когда элеваторы большой вмѣстимости будутъ дѣлать малое число оборотовъ; такъ какое же основаніе держать многочисленный дорогой служебный персоналъ? Напримѣръ, если элеваторъ въ 3 милл. пуд. вмѣстимости дѣлаетъ одинъ оборотъ, т. е. 3 м. пуд., слѣдовательно столько же, сколько пропускаетъ при 4-хъ оборотахъ

элеваторъ въ 750 т. пуд., то расходъ на служебный персоналъ перваго не долженъ превышать расходъ послѣдняго. Изъ многочисленныхъ прикидокъ, на опытѣ основанныхъ, нашъ способъ почти точно предопредѣляетъ расходъ при каждыхъ данныхъ условіяхъ. Основываясь на немъ, мы прилагаемъ таблицу, въ которой весьма наглядно показаны исчисляемые нами расходы на личный персоналъ для элеваторовъ разныхъ вмѣстимостей при расчетѣ на 4 оборота, хотя бы элеваторъ дѣлалъ таковыхъ менѣе или болѣе.

Таблицѣ этой мы предпосылаемъ штаты и оклады служащихъ элеватора въ 750.000 пуд., а рядомъ съ нимъ, увеличенные по нашему способу исчисленія, оклады для элеватора въ одинъ и два милліона пудовъ при четырехъ оборотахъ ихъ вмѣстимости.

	При вмѣстимости.		
	750.000 п.	1.000.000 п.	2.000.000 п.
	Прибавка расходовъ сравнительно съ первымъ.		
	Рубли.		
Управляющій элеваторомъ .	2.500	500	—
Его помощникъ	—	—	1.500
Хлѣбный инспекторъ . . .	2.000	240	—
Его помощникъ	—	—	1.000
Бухгалтеръ	1.000	120	740
Его помощникъ, онъ же писецъ	500	60	
Вѣсовщики	1.800	200	900
Приказчикъ по пріемкѣ и отправкѣ вагоновъ съ зерномъ	360	60	360
Сторожъ конторы	180	20	200
Разсыльный	240	60	240
Машинистъ	960	200	—

Его помощникъ, онъ же смазчикъ и слесарь . . .	400	80	900
Кочегаръ	240	60	
Нижній приказчикъ, онъ же кладовщикъ.	350	50	350
Верхній / Нижній смазчики и рабочіе при транспортерахъ	480	100	480
Наружные сторожа. . . .	480	80	480
Поденные рабочіе	510	170	850
	12.000 р.	2.000 р.	8.000 р.

Слѣдуя нашему построенію, мы предлагаемъ вниманію читателей слѣдующую таблицу расходовъ для намѣченныхъ нами въ предыдущей главѣ элеваторовъ различныхъ емкостей при разныхъ производительностяхъ.

Таблица № I.

Вмѣстимость элеваторовъ. пуд.	Количество зерна, пропускаемое при 4-хъ оборотахъ. пуд.	Основной расходъ на содержаніе служащихъ. руб.	Добавочное количество зерна къ 4-мъ оборотамъ элеватора въ одинъ милл. пуд. пуд.	Денежное добавленіе, полученное чрезъ помноженіе добавочнаго зерна на 0,20 к. руб.	Суммирован. расходъ на содержаніе служащихъ по расчету на 4 оборота. руб.
700.000	2,800.000	11.500	—	—	11.500
750.000	3.000.000		—	—	12.000
1.000.000	4.000.000		1.000.000	2.000	14.000
1.500.000	6.000.000		2.000.000	4.000	16.000
2.000.000	8.000.000	12.000	4.000.000	8.000	20.000
2.500.000	10.000.000		6.000.000	12.000	24.000
3.000.000	12.000.000		8.000.000	16.000	28.000
3.500.000	14.000.000		10.000.000	20.000	32.000
4.000.000	16.000.000		12.000.000	24.000	36.000

Изъ этой таблицы усматривается, что главный расходъ на оплату личнаго персонала служащихъ, начавшись съ 11.500 р. для элеватора въ 700.000 пудовъ вмѣстимости, планомѣрно возрастая при полной работѣ въ 4 оборота, возрастаетъ до 36.000 руб. для элеватора въ 4 милл. пудовъ вмѣстимости. Въ этой таблицѣ обращаетъ на себя вниманіе то, что вмѣстимость и пропускная способность элеваторовъ увеличились почти въ шесть разъ сравнительно съ наименьшими, тогда какъ расходъ на личный персоналъ лишь утроился.

Иначе будетъ съ расходами 4-й категоріи, на топливо, смазочные матеріалы, на потребности почтово-телеграфныя и даже типографскія, зависящими исключительно отъ размѣровъ работы, при чемъ два послѣднія расхода опредѣляются количествомъ хлѣба, принятаго въ элеваторъ, а два первые не только этимъ же количествомъ хлѣба принятаго и отпущеннаго, но еще и количествомъ всѣхъ другихъ манипуляцій надъ этимъ же хлѣбомъ, которыя необходимо будетъ произвести въ элеваторѣ и которыя не поддаются предварительному учету какъ зависящія отъ факторовъ, предусмотрѣть кои не возможно, какъ, напримѣръ, та или иная ежегодно мѣняющаяся сухость зерна, его природныя свойства, засоренность, требованія рынка. Къ числу этихъ дополнительныхъ манипуляцій относятся: шастанье и полировка зерна, дополнительная очистка нѣкоторыхъ примѣсей, не отдѣлимыхъ на сепараторахъ, напримѣръ, рожь отъ пшеницы, куколь, горошекъ, березка и т. п., провѣтриваніе, иногда охлажденіе. Размѣръ всѣхъ этихъ расходовъ предвидѣть не возможно, но самыя работы, а слѣдовательно и расходы на нихъ топлива и смазочныхъ веществъ предвидѣть должно. Всего болѣе такихъ расходовъ могли бы давать въ весенніе и лѣтніе мѣсяцы сырые хлѣба. Но отъ расходовъ на нихъ и отъ риска отвѣтственности за ихъ порчу отъ согрѣванія въ очень глубокихъ, въ 25—30 аршинъ, закромахъ элеваторы обычно вездѣ ограждаютъ себя отказомъ отъ пріема

для храненія въ весеніе лѣтніе и осенніе мѣсяцы зерна съ влажностью, превышающей 13—15%. Такіе хлѣба принимаются только зимой въ холодъ и притомъ только на холодные мѣсяцы, и то со сложеніемъ съ элеватора отвѣтственности за порчу въ закромѣ, о чемъ и дѣлается отмѣтка на варрантѣ. Но и зимой, однако, можетъ встрѣтиться необходимость ихъ охлажденія медленною пересыпкою въ другой закромъ и провѣтриванія, что тоже требуетъ расходовъ.

Всѣ эти обстоятельства, при невозможности предусмотрѣть точные расходы, вынуждаютъ исчислять оные довольно таки грубымъ пріемомъ съ сознательнымъ ихъ преувеличиваніемъ. Мы останавливаемся на простомъ увеличеніи на 50% расходовъ на топливо и смазочные матеріалы, исчисленныхъ для зерна, поступающаго и отпускаемаго элеваторомъ. Исчисляя расходы на максимумъ зерна, мы эти расходы опредѣлимъ для четырехъ оборотовъ. Мое знакомство съ практикой прежняго элеватора даетъ мнѣ увѣренность въ томъ, что фактически эти расходы не превысятъ и 25%, но все же во избѣжаніе упрека въ преуменьшеніи мы удержимъ эти 50% и будемъ, напримѣръ, для элеватора вмѣстимостью въ 1 м. п. расходы топлива и смазочныхъ матеріаловъ исчислять не на 4 милл. пуд. оборота, а на шесть, и т. д.

Самые расходы мы исчисляемъ на слѣдующихъ основаніяхъ. По ходатайству Елецкаго Земства въ Германіи сдѣлано было оффиціальное освидѣтельствованіе поставленной нынѣ при Елецкомъ элеваторѣ паровой машины локомобильнаго типа въ 75 силъ, при чемъ оказалось, что расходъ у нея при полномъ напряженіи работы опредѣлился въ 1,8 ф. кам. угля на силу въ часъ. Въ Ельцѣ при полной работѣ аппаратами на русскомъ углѣ расходъ этотъ опредѣлился тоже около двухъ фунтовъ, но не выше таковыхъ. Поэтому, если бы мы для нашихъ исчисленій приняли его равнымъ двумъ фунтамъ въ часъ на силу, то и это превышало бы дѣй-

ствительный расходъ, тѣмъ болѣе, если мы при этомъ еще примемъ во вниманіе, что одновременной полной работы всѣми аппаратами никогда не бываетъ. Несмотря на это, мы все же, слѣдуя принятому нами правилу для нашихъ исчисленій, расходъ этотъ повысимъ и признаемъ равнымъ 2,5 ф. на силу въ часъ, а слѣдовательно на семидесятипятисильную машину расходъ этотъ будетъ равняться въ 10 часовъ работы 46 пуд. Если прибавимъ еще на полуторачасовую разводку паровъ 7 пуд., общій расходъ угля на 10 часовую работу выразится круглою цифрою 53 пуда, что, при цѣнѣ угля 20 коп. за пудъ, *составитъ сумму расхода на топливо 10 р. 60 коп. въ десяти часовой рабочій день.*

Теперь выяснимъ, какая работа можетъ быть произведена за эту сумму.

При испытаніяхъ, произведенныхъ элеваторной комиссіей, выяснилось, что въ часъ элеваторъ можетъ въ среднемъ принять, взвѣсить, очистить, погрузить въ закромъ, вновь взвѣсить, провѣтрить и погрузить въ вагонъ:

Пшечицы	2.400	пуд.
Ржи	2.160	„
Ячменя	1.920	„
Овса.	1.440	„
Въ среднемъ . . .	1.980	пуд.

Раздѣляя на эти 1.980 пуд. стоимость одночасового расхода угля 1 р. 60 к., получимъ, что расходъ этотъ на пудъ хлѣба падаетъ въ размѣрѣ 0,053 коп. или съ округленіемъ 0,06 коп. Помноженіемъ этой послѣдней величины на число пудовъ, прошедшихъ черезъ элеваторъ, мы получимъ въ рубляхъ расходъ угля на любое количество хлѣба. Такъ, напримѣръ, на пропускъ черезъ элеваторъ изъ вагона или подводъ въ другой вагонъ съ очисткой, двухкратнымъ взвѣшиваніемъ и провѣтриваніемъ одного милліона пудовъ зерна израсходовано будетъ топлива на 600 руб.

Примѣняя тотъ же методъ исчисленія расходовъ на смазочные матеріалы, почтово-телеграфные и типографскіе, прямо пропорціональные оборотамъ элеватора, возьмемъ за основу для нашихъ исчисленій годъ наибольшей работы Елецкаго элеватора, 190⁵/₆ г., когда не работала мельница и потому всѣ эти расходы шли только на элеваторъ.

Начнемъ со смазочныхъ матеріаловъ, каковыхъ при проходѣ черезъ элеваторъ 2.094.000 пуд. израсходовано было на 269 руб., а слѣдовательно *на пудъ прошедшаго черезъ элеваторъ хлѣба въ размѣрѣ 0,0102 коп. на пудъ.* Поэтому, при проходѣ одного милліона пудовъ, эта статья потребуетъ расхода въ 102 рубля.

Почтово-телеграфные, канцелярскіе и типографскіе расходы въ томъ же 190⁵/₆ г. равнялись въ общей суммѣ 241 руб. Слѣдовательно, при двухмилліонномъ оборотѣ, они легли на пудъ пропущеннаго зерна 0,011 коп., а на 1 милл. пуд. 111 рублей.

Всѣ эти исчисленія даютъ намъ возможность съ большей точностью опредѣлить, хотя и нѣсколько преувеличенный, расходъ на эти послѣднія три статьи эксплуатаціонныхъ расходовъ элеваторовъ разной вмѣстимости и при разной производительности. Суммируемъ для упрощенія дѣла всѣ эти три расхода:

Расходъ топлива.	0,06	коп.
Смазочн. матеріалы.	0,01	„
Почтово-телегр., канцелярскіе и типографскіе	0,011	„
Итого. . .	0,081	коп.

Такимъ образомъ, по четвертой категоріи расходовъ получается расходъ 0,081 коп., падающій на пудъ проходящаго черезъ элеваторъ зерна. Черезъ помноженіе этой послѣдней цифры на количество пудовъ прошедшаго черезъ элеваторъ зерна мы можемъ получить сумму расходовъ по четвертой категоріи для элеваторовъ

любой величины и при всякомъ количествѣ оборотовъ, не считая, однако, въ ней стоимости топлива на внутреннія дополнительныя работы съ хлѣбомъ въ элеваторѣ, которыя мы предположили въ размѣрѣ 50% хлѣба, прошедшаго черезъ элеваторъ. При исчисленіи этихъ дополнительныхъ расходовъ по обработкѣ хлѣба въ элеваторѣ, мы, въ предположеніи тщательности производства таковой, и по незначительности принятаго коэфиціента расходовъ на смазочные матеріалы, присчитываемъ, осторожности ради, и эти послѣдніе. Поэтому, общая сумма расходовъ по четвертой категоріи составится изъ двухъ частей: количества хлѣба, прошедшаго черезъ элеваторъ, помноженнаго на 0,081 и половины (50%) этого количества, помноженнаго на 0,07. На всѣхъ этихъ основаніяхъ и исчисленныхъ данныхъ, мы составимъ нижеслѣдующую таблицу расходовъ по 4-й категоріи для элеваторовъ разной вмѣстимости и при разныхъ производительностяхъ.

Теперь, имѣя передъ собою въ двухъ законченныхъ таблицахъ № 1 и № 3 перечень расходовъ 3-й и 4-й категорій, т. е. на оплату всего персонала служащихъ и матеріальныхъ, собственно всѣхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ для элеваторовъ разныхъ вмѣстимостей и производительностей, мы можемъ суммированіемъ полученныхъ данныхъ получить законченныя цифры эксплуатаціонныхъ расходовъ въ общихъ суммахъ для каждаго даннаго элеватора при различномъ числѣ оборотовъ.

Въ таблицѣ № 4 слѣдующей мы это и сдѣлаемъ (см. стр. 345).

Таблица № 2.

Вмѣстимость элеваторовъ.	Расходъ на топливо, смазочные матеріалы, почтово-телегр., канцеляр. и типогр. при пропускѣ хлѣба.					Дополнительный расходъ на топливо и смазочн. мат. для внутрен. работъ элеват., равный 50% пріемно-отпускаемаго расхода.				
	При 1 оборотѣ.	При 2-хъ оборотахъ.	При 3-хъ оборотахъ.	При 4-хъ оборотахъ.	При 5 оборотахъ.	При 1 оборотѣ.	При 2-хъ оборотахъ.	При 3-хъ оборотахъ.	При 4-хъ оборотахъ.	При 5 оборотахъ.
	въ рубляхъ.					въ рубляхъ.				
700.000 пуд.	567	1134	1701	2268	2835	245	490	735	980	1225
750.000 „	608	1216	1824	2432	3040	262	524	786	1048	1310
1.000.000 „	810	1620	2430	3240	4050	350	700	1050	1400	1750
1.500.000 „	1215	2430	3645	4860	6075	525	1050	1575	2100	2625
2.000.000 „	1620	3240	4860	6480	8100	700	1400	2100	2800	3500
2.500.000 „	2025	4050	6075	8100	10125	875	1750	2625	3500	4375
3.000.000 „	2430	4860	7290	9720	11150	1050	2100	3150	4200	5250
3.500.000 „	2835	5670	8505	11340	14175	1225	2450	3675	4900	6125
4.000.000 „	3240	6480	9720	12960	16200	1400	2800	4200	5600	7000

Суммированіе двухъ расходовъ даетъ слѣдующія итоговыя цифры расходовъ четвертой категоріи въ общихъ суммахъ и на пудъ прошедшаго черезъ элеваторъ зерна.

Таблица № 3.

СУММИРОВАННЫЕ ЭКСПЛУАТАЦІОННЫЕ РАСХОДЫ ЭЛЕВАТОРОВЪ РАЗНЫХЪ ВМѢСТИМОСТЕЙ, ПРИ РАЗНОЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ.

Вмѣстимость элеваторовъ.	ОБЩАЯ СУММА При 1-мъ оборотѣ.	При 2-хъ оборотахъ.	При 3-хъ оборотахъ.	При 4-хъ оборотахъ.	При 5 оборотахъ.	На пудъ прошедшаго черезъ элеваторы зерна.
700.000 пуд.	812	1624	2445	3248	4060	При всѣхъ вмѣстимостяхъ элеваторовъ и при всякой ихъ производительности, увеличенный на 50% эксплуатаціонный расходъ на топливо, смазочные матеріалы, плюсъ почтово-телеграфные, канцелярскіе, типографскіе расходы, какъ видно изъ этой таблицы, падаютъ на пудъ прошедшаго черезъ элеваторы зерна въ размѣрѣ 0,116 к. на пудъ.
750.000 „	870	1740	2610	3480	4350	
1.000.000 „	1160	2320	3480	4640	5800	
1.500.000 „	1740	3480	5220	6960	8700	
2.000.000 „	2320	4640	6960	9280	11600	
2.500.000 „	2900	5800	8700	11600	14500	
3.000.000 „	3480	6960	10440	13920	16400	
3.500.000 „	4060	8120	12180	16240	20300	
4.000.000 „	4640	9280	13920	18560	23200	

Подведенные нами итоги суммированныхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ для семи элеваторовъ разной вмѣстимости и при томъ при разномъ числѣ оборотовъ, отъ одного до шести, даютъ намъ возможность, не ограничиваясь выведеніемъ среднихъ ариѳметическихъ полудныхъ размѣровъ названныхъ расходовъ,

Таблица № 4.

СУММИРОВАННЫЕ ЭКСПЛУАТАЦІОННЫЕ РАСХОДЫ 3-Й И 4-Й КАТЕГОРІЙ, Т. Е. СОДЕРЖАНІЕ СЛУЖЕБНАГО ПЕРСОНАЛА И МАТЕРІАЛЬНЫЕ РАСХОДЫ.

Вмѣстимость элеваторовъ.	ОБЩАЯ СУММА. Въ рубляхъ.						НА ПУДЪ ПРОШЕДШАГО ЧЕРЕЗЪ ЭЛЕВАТОРЪ ЗЕРНА. Въ копѣйкахъ.				
	Содержаніе служебнаго персонала.	При 1-мъ оборотѣ.	При 2-хъ оборотахъ.	При 3-хъ оборотахъ.	При 4-хъ оборотахъ.	При 5 оборотахъ.	При 1-мъ оборотѣ.	При 2-хъ оборотахъ.	При 3-хъ оборотахъ.	При 4-хъ оборотахъ.	При 5 оборотахъ.
750.000 пуд.	12.000	12.870	13.740	14.610	15.480	16.350	1,70	0,92	0,65	0,51	0,46
1.000.000 „	14.000	15.160	16.320	17.480	18.640	19.800	1,52	0,82	0,58	0,47	0,39
1.560.000 „	18.000	19.740	21.480	23.220	24.960	26.700	1,31	0,71	0,51	0,42	0,35
2.000.000 „	20.000	22.320	24.640	26.960	29.280	31.600	1,11	0,62	0,45	0,37	0,32
2.500.000 „	24.000	26.900	29.800	32.700	35.600	38.500	1,07	0,60	0,43	0,36	0,30
3.000.000 „	28.000	31.480	34.960	38.440	41.920	44.400	1,04	0,58	0,42	0,35	0,29
3.500.000 „	32.000	36.060	40.120	44.180	48.240	52.300	1,03	0,57	0,42	0,34	0,30
Общая вмѣстимость.							въ среднемъ на пудъ				
14 250.000 пуд.		160.453	182.140	197.590	214.120	229.650	1,25	0,69	0,49	0,40	0,34

вывести и среднюю динамическую этихъ же расходовъ. Сведемъ ихъ въ слѣдующую маленькую табличку.

Таблица А.

	Средній ариѳметическій попудный расходъ.	Средній динамическій попудный расходъ.
При 1 оборотѣ . . .	1,25 коп.	1,12 коп.
„ 2 оборотахъ . .	0,69 „	0,64 „
„ 3 „ . .	0,49 „	0,46 „
„ 4 „ . .	0,40 „	0,37 „
„ 5 „ . .	0,34 „	0,32 „

Изъ этой таблички усматривается, что съ увеличеніемъ поступленія зерна попудные эксплуатаціонные расходы уменьшаются.

На основаніи выясненной стоимости элеваторовъ разныхъ вмѣстимостей съ расчлененіемъ ея на двѣ части,—стоимость зданій и отдѣльно стоимость машинъ для каждаго элеватора, мы опредѣлимъ теперь расходы 2-й категоріи, т. е. коммерческія отчисленія.

Для сего мы возьмемъ слѣдующія основанія: для страхованія элеваторовъ отъ огня мы примемъ Елецкій платежъ—шесть рублей съ тысячи; на погашеніе капитала, затраченнаго на сооруженіе элеваторовъ и жилыхъ построекъ, мы будемъ отчислять 1,5% съ этого капитала; отчисленія на ремонтъ зданій мы будемъ дѣлать въ размѣрѣ 1,5% съ ихъ стоимости и 12% со стоимости машинъ, аппаратовъ, трансмиссій и т. п.

Данныя для всего этого имѣются въ предыдущей главѣ.

Въ слѣдующей таблицѣ мы для наглядности возстановимъ въ нашей памяти эти данныя:

Таблица № 5.

Вмѣстимость элеваторовъ.	Весь капиталъ, затраченный на сооруженіе элеватора съ желѣз. путями и жилыми зданіями.	Стоимость элеваторовъ съ жилыми постройками.	Раздѣльная стоимость. Всѣхъ машинъ и аппаратовъ.	Всѣхъ зданій въ томъ числѣ и жилыхъ.
750.000 пудовъ .	215.100	192.000	40.100	151.900
1.000.000 „ .	261.000	238.000	52.400	185.600
1.500.000 „ .	325.000	302.000	53.400	248.600
2.000.000 „ .	475.000	452.000	94.000	358.000
2.500.000 „ .	528.600	505.600	97.000	408.600
3.000.000 „ .	619.000	596.000	104.800	491.200
3.500.000 „ .	748.000	725.000	139.000	586.000

Теперь отъ этихъ суммъ мы сдѣлаемъ всѣ вышеуказанныя процентныя отчисленія для расходнаго бюджета элеваторовъ.

Таблица № 6.

Вмѣстимость элеваторовъ.	1,5% на погашеніе всего строит. капитала.	6 руб. съ тысячи на страхованіе отъ огня.	12% со стоимости машинъ на ремонтъ.	1,5% на ремонтъ зданій со стоимости оныхъ.	Общій итогъ всѣхъ отчисленій.	Тѣ же расходы отчисленія въ % къ затрачен. капиталу.
750.000 п.	3.230	1.152	4.812	2.278	11.472	5,97%
3.000.000 „	3.915	1.428	6.288	2.784	14.415	6,05%
1.500.000 „	4.875	1.812	6.410	3.730	16.827	5,57%
2.000.000 „	7.125	2.712	11.286	5.370	26.487	5,85%
2.500.000 „	7.930	3.036	11.640	6.130	28.736	5,68%
3.000.000 „	9.300	3.576	12.576	7.368	32.820	5,50%
3.500.000 „	11.200	4.350	16.680	8.790	41.020	5,65%

Средн. . . . 5,75%.

Таблица № 7.

Вмѣстимость элеваторовъ.	Конечныя суммы расходныхъ бюджетовъ (въ рубляхъ).					На одинъ пудъ прошедшаго чрезъ элеваторъ хлѣба (въ копѣйкахъ[1]).				
	При 1-мъ оборотѣ	При 2-хъ оборотахъ	При 3-хъ оборотахъ	При 4-хъ оборотахъ	При 5-ти оборотахъ	При 1 об.	При 2-хъ об.	При 3-хъ об.	При 4-хъ об.	При 5-ти об.
750.000 пуд.	24.342	25.212	26.082	26.952	27.822	3.24	1.67	1.15	0.89	0.74
1.000.000 „	29.575	30.735	31.895	33.055	34.215	2.95	1.53	1.06	0.82	0.68
1.500.000 „	36.567	38.307	40.047	41.787	43.527	2.43	1.28	0.89	0.69	0.58
2.000.000 „	48.807	51.127	53.447	55.767	58.870	2.44	1.28	0.89	0.69	0.58
2.500.000 „	55.636	58.536	61.436	64.336	67.236	2.22	1.17	0.82	0.64	0.53
3.000.000 „	64.300	67.780	71.260	74.740	77.220	2.14	1.13	0.79	0.62	0.51
3.500.000 „	77.080	81.140	85.200	89.260	93.320[2])	2.20	1.16	0.81	0.63	0.53[3])

[1]) Чтобы сдѣлать настоящую таблицу болѣе понятной для читателя, мы забѣжимъ нѣсколько впередъ. На слѣдующихъ страницахъ будетъ видно, что нормальная выручка съ пуда хлѣба, прошедшаго черезъ элеваторъ, безотносительно къ числу оборотовъ, равняется 2,30 коп. Слѣдовательно, лишь первые четыре элеватора до 2.5 милл. пудовъ лишь при одномъ оборотѣ убыточны, съ 2,5 м. п. даже при одномъ оборотѣ даютъ прибыль, которая дѣлается уже большой, начиная съ 2-хъ оборотовъ.

[2]) Нѣкоторое попудное увеличеніе расхода элеватора въ 3,5 м. п. объясняется проектированіемъ постановки несоотвѣтственно сильныхъ машинъ.

[3]) Обращаемъ вниманіе читателей на страшное уменьшеніе попудныхъ расходовъ съ увеличеніемъ числа оборотовъ. Расходъ этотъ, постоянно понижаясь съ увеличеніемъ числа оборотовъ, при пяти равняется менѣе чѣмъ четвертой части расхода при одномъ оборотѣ. Это необходимо всегда помнить.

Таблица № 8.

СУММИРОВАННЫЙ ГОДОВОЙ РАСХОДЪ ВСЕЙ СѢТИ 115 ВНУТРЕННИХЪ ЭЛЕВАТОРОВЪ ПРИ РАЗНОМЪ ЧИСЛѢ ОБОРОТОВЪ ВМѢСТИМОСТИ (ВЪ РУБЛЯХЪ).

Число элеваторовъ	Вмѣстимость элеваторовъ въ пудахъ	При об.	При -хъ об.	При 3-хъ об.	При 4-хъ об.	При 5-ти об.
48	1.000.000	1.419.600	1.477.200	1.520.960	1.586.640	1.642.340
38	1.500.000	1.389.540	1.455.660	1.521.780	1.587.900	1.644.000
12	2.000.000	585.680	613.520	641.360	668.200	706.440
4	2.500.000	222.540	234.140	245.700	257.300	268.900
11	3.000.000	707.300	745.580	783.860	822.140	849.400
2	3.500.000	154.160	162.280	170.400	178.520	186.600
115	16.000.000	4.478.820	4.688.380	4.884.060	5.100.700	5.297.680

Теперь для выясненія окончательнаго расходнаго бюджета элеваторовъ различныхъ вмѣстимостей при разномъ числѣ оборотовъ нужно „Общія суммы“, выведенныя въ таблицѣ № 4, наростить общими итогами различныхъ отчисленій, выведенными въ послѣдней таблицѣ № 6, поставленными въ предпослѣднемъ ея столбцѣ.

Теперь, когда въ таблицѣ № 7 (см. стр. 348) мы имѣемъ суммированные расходы элеваторовъ семи разныхъ размѣровъ, соотвѣтствующихъ размѣрамъ сѣти внутреннихъ 115 элеваторовъ, намѣченныхъ въ предыдущей главѣ, и при томъ расходы эти установлены съ одного до пяти оборотовъ, при помощи простой ариѳметики легко вывести расходы для всей сѣти.

Въ слѣдующей таблицѣ № 8 (см. стр. 349) расходы эти выведены отдѣльно для каждаго размѣра элеваторовъ и при каждомъ числѣ оборотовъ, съ включеніемъ въ эти расходы и стоимости всѣхъ дополнительныхъ работъ элеваторовъ. Для этой цѣли, какъ читатель помнитъ, всѣ матеріальные расходы мы повысили на 50%.

Итакъ всѣ бюджетные, по коммерчески исчисленные расходы при пропускѣ 160 милл. пудовъ хлѣба чрезъ 115 предположенныхъ къ постройкѣ элеваторовъ выразятся слѣдующими цифрами:

Таблица № 9.

При одномъ оборотѣ вмѣстимости			4.478.800 р.
„	2-хъ оборотахъ	„	4.688.380 „
„	3-хъ „	„	4.884.060 „
„	4-хъ „	„	5.100.700 „
„	5-ти „	„	5.297.680 „

Теперь перейдемъ, исходя изъ данныхъ, даваемыхъ существующими элеваторами, къ опредѣленію валовой доходности

намѣченной нами сѣти въ 115 элеваторовъ, и тоже при разномъ числѣ оборотовъ.

Къ сожалѣнію, внутренніе элеваторы, за исключеніемъ Елецкаго, принадлежащіе ж. дорогамъ, даютъ намъ для этого мало матеріала; опираться на иностранные—американскіе примѣры рискованно, ближе всего брать данныя нашихъ портовыхъ элеваторовъ по теперешнимъ условіямъ ихъ работы, не разнствующихъ отъ внутреннихъ, ибо они въ большой степени основываютъ свою выручку на храненіи зерна.

По ранѣе еще приведеннымъ даннымъ главнаго инженера Новороссійскихъ южныхъ коммерческихъ портовъ, приходъ элеваторовъ съ пуда прошедшаго черезъ нихъ зерна таковъ:

НОВОРОССІЙСКАГО ЭЛЕВАТОРА.

	Приходъ.	Расходъ.	Прибыль.
1905 г.	2,54 к.	1,43 к. =	1,11 к.
1906 „	2,40 „	1,35 „ =	1,05 „
1907 „	2,41 „	1,34 „ =	1,07 „
Въ сред.	2,45 к.	1,37 к.	1,07 к.

ПЕТЕРБУРГСКАГО.

1906 г.	2,83 к.	1,56 к. =	1,27 к.
1906 „	2,56 „	1,50 „ =	1,06 „
1908 „	2,86 „	1,88 „ =	0,98 „
Въ сред.	2,75 к.	1,65 к.	1,10 к.

НИКОЛАЕВСКАГО.

1907 г.	1,624 к.	1,901 к. =	(—) 2,77

РИЖСКАГО.

	Приходъ на пудъ поступившаго хлѣба.	Число оборотовъ.
1900 г.	1,05 к.	4,0
1901 „	1,16 „	3,3
1902 „	1,25 „	1,3
1903 „	0,98 „	1,2
1904 „	0,95 „	5,3
1905 „	0,99 „	5,4
1906 „	0,44 „	2,7
1907 „	1,40 „	1,3
1908 „	1,08 „	1,4
1909 „	0,86 „	19,8
Средн. динам.	1,00 к.	4,8 об.

Огромную разницу между попудной выручкой двухъ первыхъ элеваторовъ и Рижскаго, кажется, слѣдуетъ объяснять исключительно размѣрами силоснаго корпуса, который у Рижскаго сравнительно малый, почему и доходъ отъ храненія тоже ничтожный, тогда какъ у другихъ силосные корпуса сравнительно большіе, особенно у Новороссійскаго, поэтому-то у нихъ чистая прибыль чуть не равняется расходу. Совершенно аналогичныя данныя даетъ и Елецкій элеваторъ, гдѣ плата за храненіе составляла почти половину выручки элеватора. Это явленіе совершенно правильно для внутренняго, а не для портовыхъ элеваторовъ, нынѣ замѣняющихъ собою внутренніе.

Мы не приводимъ выручки элеваторовъ Рязанско-Уральской ж. дороги;—таковыя не могутъ служить нормами, такъ какъ при наличности 45 ст. Об. Уст. Р. ж. д. только небольшое число мѣстныхъ спекулятивныхъ грузовъ проходитъ черезъ элеваторы, транзитные же туда, кажется, не заходятъ. Какъ бы мнѣ ни хотѣлось опи-

раться на другіе элеваторы, но все же вновь приходится возвращаться къ единственному внутреннему самостоятельному Елецкому, дающему болѣе полный матеріалъ и при томъ свѣжій за послѣднія пять лѣтъ.

По отчетамъ Елецкаго элеватора, въ которыхъ годъ считается не съ 1 января, а съ 1 іюля, выручка за послѣднее пятилѣтіе его работы была слѣдующая:

Годы и количество прошедшаго черезъ элеваторъ хлѣба.	За храненіе сверхъ 10 дней.	За отборъ куколя, шастанье и полировку зерна.	Прибыль отъ страхованія зерна.
$190^{3}/_{4}$ г.			
1.547.920 пуд.	16.707 р. 22 к.	1.404 р. 30 к.	1.735 р. 14 к.
$190^{4}/_{5}$ г.			
1.714.778 пуд.	13.882 „ 93 „	5.780 „ — „	856 „ 86 „
$190^{5}/_{6}$ г.			
2.023.996 пуд.	25.450 „ 2 „	1.431 „ 75 „	2.951 „ 57 „
$190^{6}/_{7}$ г.			
1.592.974 пуд.	15.940 „ 99 „	1.788 „ 78 „	1.275 „ 15 „
$190^{7}/_{8}$ г. *).			
1.372.390 пуд.	14.618 „ 66 „	128 „ 26 „	2.270 „ 3 „
Средняя 1.650.411 п.	17.319 р. 96 к.	2106 р. 61 к.	1.817 р. 75 к.
На одинъ пудъ . . .	1 „ 05 „	0,13 „	0,11 „

Такимъ образомъ, въ среднемъ за пятилѣтіе до пожара, кромѣ полученія одной, такъ называемой, вступной копѣйки за пріемъ, очистку, взвѣшиваніе, десятидневное съ страхованіемъ храненіе, провѣтриваніе при отгрузкѣ, вторичное взвѣшиваніе и нагрузку въ вагонъ, получалось еще за храненіе 1,05 коп., за другія операціи надъ зерномъ 0,13 коп. и прибыль отъ страхованія хлѣба

*) Одиннадцать мѣсяцевъ вслѣдствіе пожара.

0,11 коп., а всего, слѣдовательно, проходившій черезъ элеваторъ хлѣбъ уплачивалъ ему по 2,29 коп. за пудъ, т. е. нѣсколько менѣе того, что выручаютъ вышеназванные портовые элеваторы, тоже оперирующіе храненіемъ хлѣба. Поэтому сію Елецкую выручку въ 2,29 коп. съ пуда мы могли бы принять, какъ среднюю за пять лѣтъ, въ основу для нашихъ исчисленій валовой доходности, и это могли бы мы сдѣлать тѣмъ увѣреннѣе, что таковыя меньше приведенныхъ выше примѣровъ; но, слѣдуя усвоенному нами порядку всегда дѣлать невыгодныя для насъ отступленія, мы и въ этомъ случаѣ преуменьшимъ эту попудную норму и, вмѣсто 2,29 коп., возьмемъ лишь 2 коп. съ пуда хлѣба, прошедшаго чрезъ элеваторъ. Чтобы оцѣнить значеніе этого преуменьшенія для опредѣленія доходности элеваторовъ, доложу читателю, что, по справкѣ, мнѣ любезно сообщенной Директоромъ правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги М. П. Федоровымъ, выручка самаго большого въ 1 мил. п. элеватора этой дороги—Кочетовскаго при 1,2 оборотахъ его вмѣстимости равнялась 32.127 руб., т. е. 2,66 коп. съ пуда.

Останавливаясь на нормѣ въ двѣ коп., какъ болѣе низкой, чѣмъ валовыя попудныя выручки разныхъ элеваторовъ, мы составимъ таблицу валового дохода намѣченныхъ нами элеваторовъ разной вмѣстимости и при разномъ числѣ оборотовъ этой вмѣстимости.

Таблица № 9.

Валовая выручка (въ рубляхъ).

Вмѣстимость элеваторовъ въ пуд.	При 1-мъ оборотѣ.	При 2-хъ оборотахъ.	При 3-хъ оборотахъ.	При 4-хъ оборотахъ.	При 5-ти оборотахъ.
750.000	15.000	30.000	45.000	60.000	75.000
1.000.000	20.000	40.000	60.000	80.000	100.000
1.500.000	30.000	60.000	90.000	120.000	150.000
2.000.000	40.000	80.000	120.000	160.000	200.000
2.500.000	50.000	100.000	150.000	200.000	250.000
3.000.000	60.000	120.000	180.000	240.000	300.000
3.500.000	70.000	140.000	210.000	280.000	350.000

Теперь, имѣя эти цифры, мы можемъ исчислить валовую доходность всей проектируемой нами сѣти 115 внутреннихъ элеваторовъ, которую мы и изобразимъ въ слѣдующей таблицѣ № 11.

Таблица № 10.

СУММИРОВАННЫЙ ГОДИЧНЫЙ ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ ВСЕЙ СѢТИ 115 ВНУТРЕННИХЪ ЭЛЕВАТОРОВЪ ПРИ РАВНОМЪ ЧИСЛѢ ОБОРОТОВЪ ИХЪ ВМѢСТИМОСТИ (ВЪ РУБЛЯХЪ).

Число элеваторовъ.	Вмѣстимость элеваторовъ въ пудахъ.	При 1-мъ оборотѣ.	При 2-хъ оборотахъ.	При 3-хъ оборотахъ.	При 4-хъ оборотахъ.	При 5-ти оборотахъ.
48	1.000.000	960.000	1.920.000	2.880.000	3.840.000	4.800.000
38	1.500.000	1.140.000	2.280.000	3.420.000	4.560.000	5.700.000
12	2.000.000	480.000	960.000	1.440.000	1.920.000	2.400.000
4	2.500.000	200.000	400.000	600.000	800.000	1.000.000
11	3.000.000	660.000	1.320.000	1.980.000	2.640.000	3.300.000
2	3.500.000	140.000	280.000	420.000	560.000	700.000
115	180.000.000	3.580.000	7.160.000	10.740.000	14.320.000	17.900.000

Итоговыя цифры этой послѣдней № 11 таблицы валовой выручки всей сѣти въ 115 элеваторовъ, въ сопоставленіи къ суммированнымъ же расходомъ всей этой сѣти элеваторовъ, дадутъ намъ конечный результатъ убыточности или прибыльности сѣти при равномъ числѣ оборотовъ суммированной вмѣстимости.

При числѣ оборотовъ.	Приходъ.	Расходъ.	Убытокъ (—) или прибыль (+). Въ абсолютныхъ цифрахъ.	въ % къ затрачен. капиталу.
1-мъ	3.580.000 р.	4.478.800 р.	(—) 898.800 р.	(—) 2,26
2-хъ	7.160.000 „	4.688.380 „	(+) 2.471.620 „	(+) 6,0
3-хъ	10.740.000 „	4.884.060 „	(+) 5.855.940 „	(+)14,3
4-хъ	14.320.000 „	5.100.700 „	(+) 9.219.300 „	(+)22,5
5-ти	17.900.000 „	5.297.680 „	(+)12.702.320 „	(+)31,0

Таковъ будетъ конечный финансовый результатъ. Несмотря на наши преувеличенія расходовъ на сооруженіе элеваторовъ и ихъ эксплуатацію, а также пониженіе вѣроятнаго валового дохода, все же оказалось, что капиталъ въ 41 милл. руб., затраченный на сооруженіе сѣти элеваторовъ, лишь при одномъ оборотѣ ихъ вмѣстимости даетъ ничтожный убытокъ въ 898,8 тыс. руб. или 2,2% на капиталъ, а уже начиная съ двухъ оборотовъ станетъ приносить прибыль въ 6%, которая при 4 оборотахъ, на кои разсчитана вмѣстимость всей сѣти, дастъ прибыль въ 22,5% на капиталъ. Но все это, конечно, если сѣть будетъ сооружена планомѣрно и всѣ элеваторы, въ нее входящіе, будутъ во взаимной связи, особливо съ экспортными или съ находящимися на большихъ внутреннихъ потребительныхъ рынкахъ, и если при томъ элеваторы эти будутъ въ вѣдѣніи и управленіи тѣхъ организацій, о коихъ мы будемъ говорить въ слѣдующей главѣ. Для успѣха обновленія хлѣбной торговли и процвѣтанія элеваторнаго дѣла необходима отмѣна пагубныхъ этатей Общ. Устава Р. Ж. Дор., возлагающихъ на желѣзныя

дороги безплатное отвѣтственное храненіе, на станціяхъ отправленія, хлѣбныхъ грузовъ въ неограниченномъ размѣрѣ. Кромѣ того, одновременно съ окончаніемъ сооруженія сѣти и введенія на всѣхъ элеваторахъ хлѣбной инспекціи и варрантовъ, должна быть рѣшительно воспрещена выдача банками ссудъ подъ дубликаты ж.-дор. накладныхъ. Безъ прекращенія этихъ двухъ основныхъ золъ улучшеніе хлѣботорговаго дѣла немыслимо.

Если же элеваторное дѣло будетъ поставлено, какъ нынѣ, т. е., что элеваторы будутъ трактоваться какъ дорогія зернохранилища, а не какъ могучіе и при томъ дешевые механизмы торговли, и если между ними всѣми не будетъ органической связи, то они будутъ прозябать или пустовать какъ нынѣшніе, а хлѣбная торговля будетъ все болѣе и болѣе деморализироваться и разлагаться.

Теперь перейдемъ къ портовымъ элеваторамъ и попытаемся выяснить ихъ приходорасходные бюджеты. Прежде всего, мы возстановимъ въ нашей памяти, что, при исчисленіи всѣхъ *матеріальныхъ* расходовъ внутреннихъ элеваторовъ, мы таковые повысили на 50% на предметъ производства дополнительныхъ къ пріему и отпуску работъ, которыхъ въ портовыхъ элеваторахъ не будетъ, а если будетъ, то очень мало; во вторыхъ, мы широко повысили расходы на служащихъ, ставя таковые въ пропорціональную зависимость отъ числа оборотовъ. И, наконецъ, просимъ читателей возвратиться къ таблицѣ № 7, ко второй ея половинѣ, къ попуднымъ расходнымъ величинамъ: въ выноскѣ подъ таблицей мы обращали вниманіе на большое пониженіе попудныхъ расходовъ съ увеличеніемъ числа оборотовъ и вмѣстимостей элеваторовъ. Изъ всего этого позволительно заключить, что при дальнѣйшемъ увеличеніи оборотовъ расходы эти еще понизятся. При пяти оборотахъ расходъ этотъ, какъ видно изъ таблицы, колеблется между 0,74 коп. для элеваторовъ въ 750.000 пуд. и 0,53 коп. для элеваторовъ въ 3,5 милл. пудовъ; между этими двумя величинами

стоятъ попудные расходы всѣхъ другихъ элеваторовъ; средній ариѳметическій расходъ будетъ 0,59 коп. съ пуда; при 10 оборотахъ онъ, конечно, значительно понизится, примѣръ чему мы видимъ на Рижскомъ элеваторѣ въ 1906 году.

Стараясь быть очень краткими, мы при выясненіи сперва вѣроятныхъ расходовъ портовыхъ элеваторовъ, не будемъ утомлять читателя такими же длинными выкладками и вычисленіями, какъ мы это дѣлали для внутреннихъ элеваторовъ. Исчисленія, сдѣланныя для послѣднихъ, даютъ намъ возможность значительно упростить задачу. Прежде всего, напомнимъ читателю, что расходы на сооруженіе элеваторовъ исчислены нами для зданій, дѣлающихъ 10 оборотовъ вмѣстимости силосныхъ корпусовъ, поэтому и расходы мы будемъ исчислять по расчету 10-ти оборотовъ въ годъ.

Расходы эти совершенно однородны съ внутренними элеваторами; поэтому многія цифры, добытыя для внутреннихъ элеваторовъ, хотя и преувеличены, но вполнѣ пригодны для портовыхъ. Мы будемъ брать для упрощенія дѣла цифры не каждаго, разной величины элеватора, а лишь среднія, нами выше исчисленныя на страницѣ 346. Начнемъ съ расходовъ эксплуатаціонныхъ; таковые для пяти оборотовъ приведены на табличкѣ А стр. 346, въ двухъ размѣрахъ попуднаго расхода. Первые, бо̀льшія, представляютъ собою ариѳметическую среднюю суммированнаго эксплуатаціоннаго расхода, а вторыя меньшія динамическую среднюю. Придерживаясь принятаго нами порядка брать всегда менѣе выгодныя для нашихъ цѣлей данныя, мы возьмемъ хотя и менѣе точную, но преувеличенную среднюю. Кромѣ того, несмотря на то, что при 10 оборотахъ сія послѣдняя должна быть ниже, чѣмъ при 5-ти, мы все же возьмемъ эту преувеличенную ариѳметическую опредѣленную цифру, которая при 5 оборотахъ равна 0,34. Но не ограничиваясь этимъ преувеличеніемъ, мы, принимая во вниманіе сравнительную дороговизну всего въ портахъ, эту цифру

попуднаго расхода повысимъ еще на 30%, и тогда она будетъ равняться 0,45 коп. съ пуда зерна, прошедшаго черезъ элеваторъ.

Другая категорія расходовъ на погашеніе, страхованіе, ремонтъ машинъ и зданій, какъ усматривается изъ таблицы № 6, опредѣляется, въ среднемъ, въ размѣрѣ 5,75% отъ затраченнаго капитала, мы же возьмемъ ее въ размѣрѣ 6%.

Слѣдующая нужная намъ данность, это—вывозъ изъ портовъ; таковой въ предыдущей главѣ, по даннымъ М-ва Торг. и Промыш., установленъ въ 457 милл. пуд. въ среднемъ за періодъ 1900—1909 гг.

Въ той же предыдущей главѣ мы преднамѣтили постройку 28 портовыхъ элеваторовъ съ общей вмѣстимостью отъ 36 до 37 милл. пудовъ; возьмемъ элеваторы въ 37 м. п., съ расходомъ на ихъ сооруженіе, тоже установленнымъ въ предшествовавшей главѣ, по 55 коп. на пудъ вмѣстимости, что составитъ общій расходъ 20.350.000 руб. Располагая этими данными, мы можемъ исчислить расходный бюджетъ всѣхъ элеваторовъ, вмѣстѣ взятыхъ, такъ сказать, огуломъ.

Сперва исчислимъ суммированные эксплуатаціонные расходы, путемъ помноженія цифры средняго вывоза 457 м. п. на 0,45 коп. попуднаго расхода. Произведеніе будетъ 2.056.500 р.

Отчисленіе на страхованіе отъ огня, на погашеніе, на ремонтъ машинъ и зданій (Таблица № 6) мы сдѣлаемъ въ размѣрѣ 6% съ исчисленнаго строительнаго капитала 20.350.000 руб., что будетъ равняться 1.221.000 р.

Суммированіемъ этихъ двухъ конечныхъ цифръ получаемъ общій расходный бюджетъ всѣхъ 28 элеваторовъ въ размѣрѣ 3.277.500 рублей. Этотъ расходъ упадетъ на пудъ прошедшаго черезъ элеваторы зерна въ размѣрѣ 0,71 коп. при 10 оборотахъ, тогда какъ для внутреннихъ элеваторовъ таковой исчисленъ въ этомъ размѣрѣ лишь при 4 оборотахъ.

Труднѣе исчислить приходъ портовыхъ элеваторовъ, такъ какъ ранѣе приведенныя данныя трехъ старѣйшихъ, съ установившеюся практикою, элеваторовъ—С.-Петербургскаго, Николаевскаго и Новороссійскаго не даютъ для того матеріала. Какъ мы выше говорили, элеваторы эти большой вмѣстимости и потому даютъ большую выручку отъ храненія хлѣба, подобно Елецкому; поэтому ихъ общая выручка даже превышаетъ среднюю за пять лѣтъ выручку Елецкаго элеватора въ 2,29 коп. съ пуда. Съ созданіемъ сѣти внутреннихъ элеваторовъ, зернохранительная функція должна отпасть отъ портовыхъ элеваторовъ, и поэтому ихъ выручка должна будетъ ограничиваться лишь полученіемъ, по современнымъ таксамъ большинства нашихъ элеваторовъ, такъ называемой, вступной съ пуда копѣйки съ небольшой прибавкой за кратковременное храненіе небольшого количества хлѣба, а также нѣкоторой суммы денегъ за другія работы элеваторовъ, съ хлѣбовъ, прибывающихъ водой и гужомъ; а таковыхъ, какъ мы уже ранѣе говорили, 243 милл. пудовъ.

Намъ представляется всего правильнѣе брать за норму выручку Рижскаго элеватора въ 1,12 коп. съ пуда. Тѣмъ болѣе, что эта низшая изъ выручекъ другихъ элеваторовъ, а къ тому же Рижскій элеваторъ, какъ мы не разъ говорили, представляетъ собой типичный портовый элеваторъ, почти не занимающійся храненіемъ хлѣба въ послѣднее время.

При такой выручкѣ съ пуда зерна всѣ портовые элеваторы вмѣстѣ получатъ валовой приходъ 5.118.400. Къ этому нужно прибавить не менѣе 0,2 коп. съ пуда за дополнительныя услуги элеваторовъ съ 243 милл. пудовъ хлѣба, поступающаго съ воды и подводъ, а это составитъ 486.000 руб. Общая же сумма валового прихода съ этой послѣдней прибавкой достигнетъ цифры 5.604.400 рублей.

Вычитая изъ этой суммы исчисленный нами расходный бюд-

жетъ 3.277,500, получаемъ остатокъ чистой прибыли 2.326,900 р., что составляетъ 11% на строительный капиталъ.

Подведемъ итоги вѣроятныхъ результатовъ сооруженія сѣти 115 внутреннихъ и 28 портовыхъ элеваторовъ, при четырехъ оборотахъ вмѣстимости внутреннихъ элеваторовъ и пропускѣ черезъ портовые элеваторы всего зерна, идущаго на экспортъ.

Чистая прибыль внутреннихъ элеваторовъ 9.219.300 руб., т. е. 22,5% на строительный капиталъ въ 41 милл. руб.

Чистая прибыль 28 портовыхъ элеваторовъ 2.326.900 руб., или 11% на строительный капиталъ 20.350.000 руб.

Общая прибыль отъ всей сѣти внутреннихъ и портовыхъ элеваторовъ 11.546.200 руб., т. е. 19% на капиталъ въ 61,4 милл. рублей. Отчисляя 5% съ этого капитала на обычный ростъ, если онъ будетъ добытъ займомъ, государство будетъ имѣть 8 милл. руб. свободныхъ для обращенія на другія улучшенія постановки хлѣбной торговли, о чемъ мы будемъ говорить въ слѣдующей главѣ, а также на расширеніе элеваторной сѣти и сельскихъ зернохранилищъ.

ГЛАВА X.

Управленіе элеваторами.

Для дѣла не важно, какое изъ правительственныхъ вѣдомствъ будетъ строить элеваторы: М-во ли Торговли, Финансовъ ли, или же Путей Сообщенія. Важно то, чтобы элеваторы не были дѣломъ частной предпріимчивости, важно также, чтобы управленіе элеваторами по своей организаціи сдѣлало ихъ популярными и пользующимися довѣріемъ торговли.

Дабы достигнуть этого, на первомъ мѣстѣ должны стоять заботы о томъ, чтобы весь личный персоналъ управленія элеваторами пользовался общественнымъ довѣріемъ и симпатіями, а это достижимо, первѣе всего, безусловно порядочнымъ и честнымъ веденіемъ дѣла. Нужно также, чтобы вся дѣятельность элеваторнаго управленія была у всѣхъ на глазахъ и всѣмъ, съ нимъ соприкасающимся, была близко извѣстна. Достигнуть всего этого можно только однимъ способомъ—привлеченіемъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ слоевъ къ участію въ руководительной, надзирательной и контрольной дѣятельности, на ряду съ представителями вѣдомствъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ веденіи дѣла. Осуществить такое объединеніе представительства различныхъ интересовъ можно образованіемъ элеваторнаго комитета—коллегіи, составленной изъ правительственныхъ и выборныхъ представителей интересовъ, соотвѣтственными организаціями избираемыхъ.

Этому элеваторному комитету должно принадлежать руководство дѣятельностью элеваторнаго управленія и надзора за онымъ.

Самый управительный механизмъ довольно простъ и немноголюденъ. По значенію и вліянію на опредѣленіе качества хлѣба, поступающаго въ элеваторъ, первое мѣсто, конечно, принадлежитъ хлѣбной инспекціи, дѣйствующей по инструкціи элеваторнаго комитета. Хлѣбный инспекторъ, въ видахъ приданія ему независимости отъ мѣстныхъ людей, долженъ быть назначаемъ Министерствомъ Торговли изъ числа лицъ, пользующихся большимъ довѣріемъ на мѣстѣ и весьма свѣдущихъ въ распознаваніи и разсортировкѣ зерна. Всего правильнѣе назначить его изъ числа нѣсколькихъ лицъ, рекомендованныхъ элеваторнымъ комитетомъ. Помощники хлѣбнаго инспектора должны избираться инспекторомъ и тоже въ званіи своемъ утверждаться тѣмъ же Министерствомъ. Нужно постоянно помнить о громадномъ значеніи хлѣбной инспекціи, въ рукахъ коей—порядочность и судьбы нашей хлѣбной торговли. Инспекція должна быть честна и независима отъ мѣстныхъ вліяній. По свидѣтельству Dr. H. Schumacher'a, изучавшаго Американскую торговлю, тамъ инспекція далеко небезупречна, когда она является ставленникомъ биржи, и склонна тянуть интересы биржевиковъ въ явный ущербъ всѣмъ другимъ. Дѣятельность хлѣбной инспекціи должна подлежать надзору какъ утверждающаго его Министерства, такъ равно и элеваторнаго комитета.

Другое лицо большого значенія, поставленное во главѣ управленія элеваторомъ, это управляющій. Дѣятельность его преимущественно административная, но требующая такихъ же познаній въ распознаваніи хлѣбовъ, какъ и для хлѣбнаго инспектора, такъ какъ на немъ лежитъ отвѣтственность за качество, за количество и за сохранность хлѣбовъ, принимаемыхъ въ элеваторъ. Поэтому предварительно пріема хлѣба, управляющему предстоитъ провѣрка опредѣленій хлѣбной инспекціи и право несогласія съ

этимъ опредѣленіемъ и переноса спора въ арбитражный судъ, въ виду того, что онъ же является лицомъ отвѣтственнымъ за сдачу хлѣба принятаго элеваторомъ. Управляющій и его помощники должны назначаться Министерствомъ Торговли, по соглашенію съ другими вѣдомствами, имѣющими своихъ представителей въ составѣ элеваторнаго комитета.

Въ дѣятельности своей управляющій долженъ руководствоваться инструкціями и указаніями элеваторнаго комитета.

Хотя въ элеваторахъ хлѣбъ взвѣшивается на автоматическихъ вѣсахъ, но и при нихъ возможны злоупоупотребленія какъ при пріемѣ, такъ равно при отпускѣ и храненіи; поэтому должность вѣсовщика имѣетъ особливо серьезное и важное значеніе.

Въ Америкѣ вѣсовщики присяжные и непремѣнно съ залогомъ. Въ Елецкомъ элеваторѣ были артельщики, кажется, Московской биржевой артели. Въ данномъ же случаѣ, въ виду большаго числа элеваторовъ, можетъ быть, окажется возможнымъ и удобнымъ сформировать самостоятельную элеваторную артель съ солидными залогами; при невозможности, можно привлечь одну изъ существующихъ артелей.

Назначеніе бухгалтера, какъ и его помощниковъ должно всецѣло принадлежать правительству и, можетъ быть, всего лучше Министерству Финансовъ по Государственному банку, кредитующему подъ варранты.

Бухгалтерія точно также должна состоять подъ надзоромъ элеваторнаго комитета. Выдаваемые элеваторами варранты должны подписываться всѣми перечисленными должностными лицами, т. е. управляющимъ, хлѣбнымъ инспекторомъ, вѣсовщикомъ и бухгалтеромъ.

Другіе служащіе приглашаются на службу управляющимъ элеваторомъ.

Вознагражденіе названнымъ четыремъ должностнымъ лицамъ всего правильнѣе давать въ видѣ фиксированнаго жалованья съ

добавленіемъ попудной платы; это будетъ хорошимъ стимуломъ къ поощренію ихъ дѣятельности.

Въ Америкѣ хлѣбная инспекція оплачивается попуднымъ вознагражденіемъ.

Необходимое дополненіе элеваторнаго управленія, это арбитражный судъ для разбора несогласій, при опредѣленіи качества хлѣба, помѣщаемаго въ элеваторъ, между хлѣбной инспекціей и владѣльцемъ хлѣба или между тою же инспекціею и управляющимъ элеваторомъ. Судъ этотъ долженъ составляться изъ мѣстныхъ людей, весьма свѣдущихъ въ хлѣбномъ дѣлѣ, и, конечно, получать разовое вознагражденіе изъ суммъ элеватора и штрафовъ, получаемыхъ съ неправой стороны. Судьи должны приглашаться элеваторнымъ комитетомъ и утверждаться въ этомъ званіи Министромъ Торговли. При невозможности за недостаткомъ подходящихъ лицъ, образованія этого суда въ данномъ мѣстѣ, надлежитъ обращаться къ ближайшему такому же суду.

Въ каждомъ пунктѣ, гдѣ имѣются казенные элеваторы общаго пользованія внутри ли страны или въ портахъ, независимо отъ числа ихъ въ каждомъ порту, образуется одинъ элеваторный комитетъ для руководства дѣятельностью элеваторнаго управленія и надзора за оной. Личный составъ этихъ комитетовъ долженъ состоять въ одной части изъ лицъ, назначенныхъ подлежащими вѣдомствами, а въ другой изъ общественныхъ выборныхъ представителей, отъ группъ различныхъ интересовъ.

Къ числу первыхъ относятся представители М-ва Путей Сообщенія; въ виду тѣсной связи работъ элеваторовъ съ жел. дорогами, наиболѣе желательнымъ членомъ отъ этого Министерства былъ бы управляющій желѣз. дорогой, на коей стоитъ элеваторъ, а замѣстителемъ его—начальникъ движенія. Если же элеваторъ стоитъ въ узловомъ пунктѣ, гдѣ сходятся нѣсколько жел. дорогъ, перевозкою хлѣба связанныхъ съ элеваторами, то управляющіе всѣхъ этихъ дорогъ могли бы войти въ составъ комитета, каждый

лишь по дѣламъ своей дороги. Если же элеваторъ находится на частной ж. дор. линіи, то кромѣ управляющаго дорогою М-во можетъ назначить особаго представителя.

М-во Торговли и Промышленности, какъ призванное закономъ заботиться о торговлѣ, назначаетъ въ комитетъ представителя своего вѣдомства.

Имѣетъ въ комитетѣ своего представителя и Главное Управленіе Земл. и Земледѣлія, какъ пекущееся о сельскомъ хозяйствѣ, произведенія коего составляютъ предметъ операцій элеватора. Министерство Финансовъ не можетъ не имѣть своего представителя изъ персонала служащихъ въ Гос. банкѣ, въ виду того, что кредитныя операціи подъ варранты будутъ, вѣроятно, въ значительной своей части сосредоточены въ этомъ банкѣ.

Представительство общественныхъ частныхъ интересовъ раіона каждаго элеватора должно въ основныхъ своихъ чертахъ быть таково: въ зависимости отъ величины элеваторнаго раіона въ составъ комитета, входятъ отъ 3 до 6 представителей сел. хозяйства, избираемыхъ Уѣздными или Губ. Земскими собраніями входящихъ въ составъ раіона уѣздовъ или губерній.

Интересы хлѣбной торговли представляются отъ 2 до 5 членами комитета, избираемыми биржевыми обществами изъ числа хлѣбныхъ торговцевъ, свѣдущихъ въ хлѣбо-торговомъ дѣлѣ и ведущихъ болѣе или менѣе обширную хлѣбную торговлю. При отсутствіи биржевыхъ организацій, могутъ быть созываемы для выбора съѣзды мѣстныхъ хлѣбныхъ торговцевъ, списки коихъ могутъ быть составляемы по даннымъ ж. дорогъ, коимъ извѣстны имена отправителей. Кромѣ того, могутъ быть членами элеваторнаго комитета, въ числѣ одного, уполномоченные отъ частныхъ банковъ, оперирующихъ съ варрантами даннаго элеватора.

Таковъ долженъ быть составъ элеваторнаго комитета, собирающагося два раза въ годъ на очередныя сессіи: одинъ разъ передъ началомъ хлѣбной кампаніи и второй разъ въ январѣ.

Предметомъ занятій обѣихъ сессій будутъ распорядительныя постановленія, утвержденіе инструкцій всѣмъ лицамъ элеваторнаго управленія. Въ лѣтнюю сессію (въ іюлѣ или августѣ) въ особенности: утвержденіе разсортировки или классификаціи хлѣбовъ, если таковая будетъ установлена; выясненіе размѣра урожая хлѣбовъ въ Россіи и за границей, для выясненія размѣра и мѣстъ сбыта и цѣнъ. Въ зимнюю сессію разсматривается годовой отчетъ. Въ обѣ сессіи разсматриваются также всѣ дѣла и вопросы, возбуждаемые управленіемъ элеватора или членами комитета, а равно всякія жалобы, поступающія на элеваторное управленіе или хлѣбную инспекцію. Для исполнительныхъ дѣйствій, для болѣе близкаго надзора, а также для разрѣшенія вопросовъ, превышающихъ полномочія Управленія или не терпящихъ отлагательства, элеваторный комитетъ изъ своей среды избираетъ исполнительную комиссію изъ трехъ лицъ и двухъ кандидатовъ, на которой лежитъ обязанность совмѣстно съ хлѣбной инспекціей и членами арбитражнаго суда при началѣ каждой новой хлѣбной кампаніи вырабатывать нормальные образцы хлѣбовъ (стандарты) новаго урожая, или же вырабатывать нормальную разсортировку—классификацію хлѣбовъ, если таковая будетъ установлена, проекты сего представлять на утвержденіе элеваторнаго комитета, а затѣмъ разсылаетъ классификацію на рынки тяготѣнія въ элеваторные и биржевые комитеты и болѣе извѣстнымъ хлѣбнымъ торговымъ фирмамъ *).

Эта исполнительная комиссія, представляя собою делегацію элеваторнаго комитета, пользуется всѣми правами, ему присвоенными, собирается не менѣе одного раза въ мѣсяцъ, и о дѣйствіяхъ своихъ представлетъ отчетъ комитету въ каждое очередное или чрезвычайное его собраніе. Она же созываетъ на засѣданія элеваторный комитетъ.

*) Въ Соед. Штатахъ С. А. при Министерствѣ Земледѣлія учрежденъ особый научный отдѣлъ, работающій надъ выработкой точныхъ единообразныхъ основаній для разсортировки и классификацію зерна. Казалось бы, и нашему Гл. Упр. З. и З. необходимо бы было заняться этимъ, если только правительство рѣшится на сооруженіе элеваторной сѣти.

Члены арбитражнаго суда, какъ равно и члены элеваторнаго комитета и исполнительной комиссіи вознаграждаются за свои труды и путевые расходы изъ элеваторныхъ суммъ, согласно постановленіямъ элеваторнаго комитета, утвержденнымъ Министромъ Торговли по соглашенію съ Министромъ Финансовъ. На тѣ же суммы можетъ быть слѣдовало бы отнести организацію хлѣбостатистической части въ отношеніи урожаевъ, что могло бы быть очень полезно для руководителей элеваторнаго дѣла.

Предсѣдатели элеваторнаго комитета и исполнительно-контрольной комиссіи должны избираться на четыре года членами комитета и комиссіи изъ своей среды и утверждаться въ семъ званіи Министромъ Торговли, которому должно принадлежать право неутвержденія, послѣ чего долженъ быть сдѣланъ новый выборъ. Здѣсь умѣстно упомянуть, что по требованію каждаго изъ четырехъ министровъ, имѣющихъ своихъ представителей въ элеваторныхъ комитетахъ, постановленія таковыхъ могутъ быть пріостановлены и даже отмѣнены высшимъ элеваторнымъ присутствіемъ, долженствующимъ быть образованнымъ въ составѣ М-ва Торговли и Промышленности.

Такова въ общихъ чертахъ организація управленія внутреннихъ элеваторовъ. Управленіе портовыхъ элеваторовъ должно быть построено по той же схемѣ съ нѣкоторой разницей въ организаціи элеваторныхъ комитетовъ. Въ составъ этихъ послѣднихъ должны входить уполномоченные отъ внутреннихъ элеваторныхъ комитетовъ раіона тяготѣнія, по два отъ каждаго—одного отъ сельскихъ хозяевъ и одного отъ хлѣбо-торговцевъ, и кромѣ того по 6 лицъ отъ биржевыхъ комитетовъ портоваго города изъ числа хлѣбныхъ экспортеровъ.

Я не буду теперь же вполнѣ опредѣленно и подробно проектировать учрежденіе при элеваторныхъ комитетахъ особыхъ отдѣленій или конторъ по комиссіонной продажѣ хлѣбовъ, поступающихъ въ элеваторъ, но считаю, что если бы таковые не были

учреждены съ открытіемъ дѣйствій элеваторовъ, то жизнь очень скоро укажетъ необходимость оныхъ. Въ Ельцѣ очень скоро, по открытіи элеватора, обнаружилась необходимость учрежденія при немъ коммисіонерства, но такъ какъ управленіе элеватора не имѣло по закону права этимъ заниматься, то эту функцію приняло на себя Елецкое Общество сел. хозяйства. Оно избрало для сего управляющаго элеваторомъ, состоявшаго одновременно членомъ совѣта Общества, своимъ уполномоченнымъ коммисіонеромъ, имѣвшимъ контору въ помѣщеніи элеваторнаго управленія. Члены Совѣта Общества были одновременно и членами элеваторнаго комитета. Поэтому мнѣ представляется гораздо болѣе простымъ прямое созданіе подъ надзоромъ элеваторнаго комитета такихъ комиссіонерскихъ организацій, которыя имѣли бы коммерческія связи со всѣми мѣстами и портами, гдѣ требуется хлѣбъ. Черезъ такія комиссіонерства, состоящія въ коммерческихъ связяхъ съ подобными же учрежденіями при портовыхъ элеваторныхъ комитетахъ, ограждались бы интересы продавцовъ съ внутреннихъ элеваторовъ отъ злоупотребленій портовыхъ комиссіонеровъ. Наличность же такихъ же комиссіонерствъ при портовыхъ элеваторныхъ комитетахъ значительно упрощала бы упорядоченіе хлѣботорговаго дѣла.

Я глубоко убѣжденъ въ ихъ полезности и въ томъ, что въ недалекомъ будущемъ эти организаціи непремѣнно возникнутъ, тѣмъ болѣе, что при наличности хлѣбной инспекціи, варрантовъ и возможности отправки зерна прямо въ портовый элеваторъ, функція такихъ комиссіонныхъ организацій сдѣлается донельзя простою, ясною и необходимою.

Отсутствіе солидныхъ торговыхъ фирмъ на мѣстахъ сдѣлаетъ эти комиссіонерства особливо полезными и замѣняющими нынѣшнихъ мелкихъ коммерсантовъ—отправителей, а не купцовъ. Но кромѣ того, только съ постройкой элеваторовъ и учрежденіемъ комиссіонерствъ при нихъ, получатъ смыслъ и практическое зна-

ченіе тѣ сельскіе мелкіе магазины, о нарожденіи коихъ нынѣ проявляется такъ много заботъ съ разныхъ сторонъ. Безъ элеваторовъ эти магазины съ пестрымъ качествомъ хлѣба, могутъ служить только для полученія банковскихъ ссудъ на предметъ спекуляціи на повышеніе цѣны. Но блага этихъ спекуляцій будутъ дѣйствительны только въ тѣхъ случаяхъ, когда цѣны поднимутся, и спекуляція удастся. Но и при всемъ томъ, какъ въ случаѣ удачи спекуляціи такъ и неудачи, крестьянамъ все же не удастся избѣгнуть убыточныхъ сношеній и операцій по продажѣ хлѣба съ мелкими и не мелкими скупщиками. А въ нихъ то все зло, и избавленіе именно отъ нихъ и должно составлять задачу. Наличность элеваторовъ и необходимая при нихъ комиссіонерская организація для продажи хлѣба будутъ тѣмъ рѣшительнымъ и вѣрнымъ средствомъ, при которомъ явится почва для кооперативныхъ сельскихъ магазиновъ, кои на общемъ для всѣхъ основаніи будутъ отправлять собранный въ магазины хлѣбъ въ элеваторы, для очистки, сортировки и для комиссіонной продажи. Всю процессуальную сторону дѣла будутъ выполнять съ большимъ успѣхомъ мелкія кредитныя учрежденія, выдающія за счетъ Гос. Банка ссуды подъ хлѣбъ, ими же и отправляемый на продажу. При такой постановкѣ дѣла самые сельскіе магазины могутъ быть меньшей вмѣстимости, если придавать имъ по преимуществу значеніе сборнаго амбара для полученія аванса, почти равнаго стоимости хлѣба, и затѣмъ для перемѣщенія хлѣба въ элеваторы съ цѣлью продажи прямо въ портъ безъ всякихъ посредниковъ. Вотъ что, какъ кажется, должно быть задачей сельскихъ магазиновъ и одной изъ главныхъ функцій элеваторовъ, а еще ранѣе оныхъ задачей мелкихъ кредитныхъ организацій, которыя, такимъ образомъ, ссужая деньги подъ хлѣбъ, вмѣстѣ съ тѣмъ являются и первыми комиссіонерами по его сбыту. Можетъ статься, что практика укажетъ и на необходимость какого-либо участія въ дѣлѣ отправки хлѣба въ элеваторы по ж. дорогѣ и Госуд. Банка.

снабжавшаго деньгами мелкое кредитное учрежденіе; конечно и земство, съ своей стороны, придумаетъ какую-либо форму своего участія для облегченія отправки хлѣба и обезпеченія выданной подъ него ссуды.

Таковы въ общихъ чертахъ та форма и тѣ способы, какими элеваторы могутъ и должны обслуживать мелкихъ сельскихъ хозяевъ, продающихъ хлѣбъ.

Беззащитность русскихъ хлѣбныхъ торговцевъ на заграничныхъ импортныхъ рынкахъ, особливо въ Англіи, отъ произвола тамошнихъ купцовъ и даже арбитражныхъ судовъ, рѣдко бывающихъ безпристрастными и справедливыми, не можетъ не наводить на мысль объ организаціи тамъ представительства и защиты нашихъ хлѣботорговыхъ интересовъ. Необходимость сего становится еще болѣе настоятельной, когда просматриваешь списки нашихъ консуловъ, почти сплошь иностранцевъ.

Предвидимая нашими исчисленіями доходность элеваторнаго дѣла, дающая большія прибыли, не можетъ не останавливать на мысли,—часть этихъ прибылей обращать на содержаніе хорошо организованной агентуры на импортныхъ рынкахъ. Это могло бы быть прекрасно выполнено портовыми элеваторными комитетами, которые для сей цѣли могли бы вступить во взаимное соглашеніе какъ въ отношеніи выбора мѣстъ для такихъ агентуръ, такъ и въ отношеніи рекомендаціи личнаго персонала. Министерству же Торговли, въ видахъ поднятія авторитета этихъ агентовъ, предстояло бы позаботиться о приданіи имъ офиціальнаго положенія, хотя бы только наименованіемъ ихъ агентами М-ва Торговли и Промышленности, съ причисленіемъ ихъ къ Министерству иностранныхъ дѣлъ.

Такъ въ общихъ чертахъ обрисовываются намъ элеваторное управленіе и элеваторные комитеты. Остается еще добавить, что, въ видахъ установленія связи между всѣми элеваторными комитетами, а также въ цѣляхъ единства и единообразія дѣйствій, а равно для

обсужденія вопросовъ общаго значенія, можетъ быть, будетъ полезно отъ времени до времени въ Петербургѣ, подъ предсѣдательствомъ Министра Торговли или лица, Высочайшею властью назначеннаго, созывать съѣзды уполномоченныхъ элеваторныхъ комитетовъ, по одному или по два лица отъ каждаго комитета, и, конечно, при участіи представителей вѣдомствъ. Такая центральная высокоавторитетная хлѣботорговая коллегія въ значительной степени облегчила бы всякія соглашенія съ заграничными хлѣботорговыми организаціями, чему, конечно, не въ малой степени способствовало бы упорядоченіе хлѣбнаго дѣла въ Россіи, вслѣдствіе невозможности благодаря элеваторной системѣ вывоза за границу засореннаго и не разсортированнаго хлѣба.

Такая центральная организація вполнѣ отвѣчала бы той центральной же организаціи хлѣбныхъ торговцевъ, которая нынѣ вырабатывается въ Германіи при участіи правительства, Гандельстагомъ.

Этимъ окончимъ мы наше пожеланіе касательно постановки хлѣботорговаго дѣла.

С. Бехтѣевъ.

1909—1911 гг.

P. S. Настоящая книга была уже въ типографіи, когда въ газетахъ было опубликовано изумительное извѣстіе о томъ, что будто бы Совѣтъ Министровъ въ минувшемъ Мартѣ отклонилъ представленіе М-ра Торг. и Пром. объ оборудованіи элеваторами Одесскаго порта при предстоящей его постройкѣ. Отказъ послѣдовалъ будто бы по тому соображенію, что портовые элеваторы— дѣло коммерчески выгодное, а потому должно быть предоставлено частной предпріимчивости. Неужели это правда? Неужели никто изъ Членовъ Совѣта не протестовалъ заявленіемъ, что

предоставленіе частной предпріимчивости большого народохозяйственнаго дѣла пагубно для сельскаго хозяйства и какъ поэтому, такъ равно по его прибыльности не можетъ быть предоставлено капиталу—всегда космополиту.

БИБЛІОГРАФІЯ.

1) Результаты изслѣдованія засоренности четырехъ главнѣйшихъ хлѣбовъ, вывезенныхъ съ 1 Мая по 1 Ноября 1893 г. Изд. Д-та Тор. и Мануфак. 1894 г.

2) Хлѣбная торговля въ Главн. Русс. портахъ и Кенигсбергѣ. М. П. Федорова, Москва 1888 г.

3) Донесеніе чиновн. Особ. Поруч. А. Н. Козловскаго, по командировкѣ за границу для изслѣдованія и изученія сортировки и расцѣнки русскихъ хлѣбовъ на заграничныхъ рынкахъ.

4) M. Domachino: Traité des Magazins Génèraux.

5) Орбинскій. О хлѣбн. торговлѣ въ Соедин. Штатахъ.

6) Товарн. Закладн. свидѣтельства варранты. С. Леснеръ, директоръ О-ва доковъ въ Антверпенѣ. Перев. Мясоѣдова. С.-Петербургъ, 1871 г.

7) Сводъ ходатайствъ, донесеній и проектовъ по вопросамъ хлѣбн. торговли въ М-вѣ Финансовъ, для комиссіи по упорядоченію хлѣбн. торговли.

8) О положеніи международн. хлѣб. торговли, въ 1886 г. М. П. Федорова.

9) Рябининъ. Элеваторы и наше увлеченіе ими. С.-Петербургъ, 1894 г.

10) П. А. Романовскій. С.-хоз. элеваторныя товарищества. С.-Петербургъ, 1904 г.

11) „Обсужденіе докладовъ по вопросу о складахъ—элеваторахъ въ связи съ реформой хлѣбн. торговли въ Россіи“ въ

соединенныхъ засѣданіяхъ Император. О-въ Московск. Сел.-хоз. и Русс. Техническаго и друг. ученыя О-ва.

12) В. И. Касперовъ. „Очеркъ южной хлѣбн. торговли въ связи съ вопросомъ объ элеваторахъ". Составлено по распоряженію предсѣдателя Выс. ут. комиссіи, В. К. Плеве.

13) Того же автора. „Международный хлѣбн. рынокъ".

14) Элеваторы и хлѣбная инспекція. А. А. Беретти. С.-Петербургъ, 1895 г.

15) Журналъ комиссіи при Департаментѣ жел. дорогъ, по вопросу объ оборудованіи ж. дорогъ станціонными зернохранилищами. С.-Петербургъ, 1895 г.

16) Неустроенность портовъ, инженера Влад. Горячковскаго.

17) XXV совѣщательный съѣздъ инженеровъ службы пути русс. ж. дорогъ 1907 г. Статьи В. Горячковскаго, о результатахъ осмотра имъ элеваторовъ въ Соед. Штатахъ.

18) Инженеры С. П. Деннъ и Ю. А. Илькевичъ. Описаніе Кенигсбергскаго элеватора. Либава, 1908 г.

19) А. К. Кривошеинъ. Члена Выс. учреж. комиссіи, по поводу паденія цѣнъ на продукты сел.-хоз. „Двѣ записки объ элеваторахъ".

20) И. С. Турбинъ. Объ устраненіи главнѣйшихъ недостатковъ торговли крест. хлѣбомъ. Докладъ на Всероссійскомъ Торгов. Промыш. съѣздѣ, 1896 г., въ Нижнемъ Новгородѣ.

21) Н. П. Червинскій. „Объ оборудованіи казенныхъ жел. дор. станц. зернохранилищами". С.-Петербургъ, 1897 г.

22) Объ оборудованіи сѣти жел. дор. станціонн. зернохранилищъ. Изд. М-ва Путей Сообщ., 1894 г.

23) Частное совѣщаніе у Министра Пут. Сообщ. о мѣрахъ къ успѣшному вывозу грузовъ, 1909 г.

24) Значеніе правильной организаціи хлѣб. торг. Обширная записка, составленная въ М-вѣ Финансовъ.

25) Такая же записка для Выс. уч. Особаго Совѣщанія.

26) К. И. Маслянниковъ. „Елецкій земскій складъ-элеваторъ и его операціи“, съ рисунками. С.-Петербургъ, 1889 г.

27) Отчеты Елецкаго земскаго элеватора до дня пожара.

28) Статьи разныхъ авторовъ и за разные годы въ „Вѣстникѣ Финансовъ“, „Торгов. Промышленн. Газ.“ и другихъ спеціальныхъ и общихъ повременныхъ изданіяхъ.

29) Организація хлѣб. торг. въ С.-А. Соед. Штат. по даннымъ изслѣдователя этой торговли, Dr. H. Schumacher'a.

30) Элеваторы, какъ мѣра борьбы сел.-хоз. союзовъ противъ пониженія цѣнъ на хлѣбъ въ Германіи. Извлеченіе изъ сочин. Maier и Dr. Neumann. — Die Getreideverkaufgenossenochaften.

31) Вывозы изъ Либавы въ 1906 г., съ указаніемъ Либавскихъ фирмъ торговыхъ. Изд. Либав. бирж. комитета. Либава, 1907 г.

32) Отчетъ Одесскаго комитета торговли и мануфактуры, 1906 г.

33) Отчетъ о дѣятельности Херсонскаго торговаго порта за 1908 г.

34) А. Рафаловичъ. Зернохранилища въ Соед. Шт. Сѣв.-Америки. С.-Петербургъ, 1903.

35) Приложенія къ запискѣ о значеніи правильной организаци хлѣбн. торговли и т. д. Приложеніе къ запискѣ для В. У. Особ. Совѣщанія о нуждахъ с.-х. промышленности, 1902 г.

36) І. Б. Розенъ. Постановка хлѣбн. торговли въ Соед. Штатахъ. Изд. Екатериносл. Губ. Зем. Управы. Екатеринославъ. 1908 г.

37) Рижскій портъ. Рига, 1908 г.

38) Докладъ для V съѣзда членовъ пораіонныхъ комитетовъ, по вопросу объ отдѣленіи перевозочныхъ операцій ж. дор. отъ операцій по храненію перевозки грузовъ.

39) Проектъ положенія и надзора за внутрен. хлѣбн. торговлей. Выработан. группою членовъ совѣщанія, 1893 г. (См. ниже № 42).

40) Г. А. Властелица (членъ Совѣта съѣздовъ представителей биржевой торговли и с. хозяевъ). Докладъ о борьбѣ съ искусствен. засореніемъ зернового хлѣба, съ приложеніемъ законопроекта.

41) Отчеты за 1907—8—9 годы О-ва С.-Петербургскихъ портовыхъ зерноподъемовъ и складовъ.

42) Первоначальныя предположенія подкомиссій совѣщанія при Д-тѣ Торговли и Мануфактуры по выработкѣ мѣръ для упорядоченія хлѣбн. торговли въ Январѣ 1893 г.

43) Записка о выработкѣ общ. плана сооруженія элеваторовъ въ Россіи для IV съѣзда при Централ. Комитетѣ по урегулированію массовыхъ грузовъ.

44) Матеріалы для разработки проекта устройства хлѣбн. гавани при Одесскомъ портѣ. С.-Петербургъ, 1910 г.

45) Доклады и матеріалы по вопросамъ программы третьяго съѣзда представителей Биржевой торговли и Сел. хозяйства. С.-Петербургъ, 1909 г.

46) Краткій обзоръ грузового движенія, съ 1 Ноября 1909 г. по 1 Мая 1910 г. Изд. М-ва Пут. Сообщ.

47) Докладная записка С. Б. Соминскаго и Г. Э. Флехтгейма, делегатовъ, командированныхъ Николаевскимъ Биржевымъ комитетомъ на конференціи въ Одессу, Гамбургъ, Берлинъ и для ознакомленія съ постановкой вопроса объ анализахъ зерна въ Ротердамѣ и Лондонѣ. Николаевъ, 1909 г.

48) Правила Биржевого контроля Николаевскаго порта, утвержденныя 4 Декабря 1905 г. Министромъ Торговли.

49) Инструкція для арбитражной комиссіи при Николаевкой Биржѣ. Николаевъ, 1909 г.

50) Журналы Совѣщанія по улучшенію условій реализаціи урожая осенью 1909 г.

51) Доклады смѣты и отчеты Строительной комиссіи по сооруженію Елецкаго земскаго элеватора 1910 и 1911 г.г.

52) Обзоры внѣшней торговли за послѣднія 15 лѣтъ.

53) Зернохранилища и элеваторы, курсъ профессора Головнина въ Императорскомъ Московскомъ Техническомъ училищѣ.

54) Спеціально собранныя, сгруппированныя свѣдѣнія, касающіяся хлѣбной торговли, транспорта и храненія зернового товара, полученныя изъ разныхъ учрежденій Министерствъ Финансовъ, Путей Сообщенія, Торговли и Промышленности, Внутрен. Дѣлъ и Главн. Упр. Землеустройства и Земледѣлія.

55) Американскій Журналъ „American Miller“ 1910 г.

56) „ „ „American Elevator and Grain Trade“ 1910 г.

57) М. П. Ѳедорова. Конкурренція Балтійскихъ и Черноморскихъ портовъ. Записка.

58) Матеріалы для разработки тарифовъ Россійскихъ ж. дорогъ 1909 г.

ОПЕЧАТКИ.

					Напечатано:	Слѣдуетъ читать:
4	стран.	1	стр.	св.	Не премѣнно	Непремѣнно
7	„	6	„	сн.	объстоятельствами	обстоятельствами
15	„	5	„	св.	20085	20885
15	„	16	„	сн.	3.713 6.504	13.713 6.541
15	„	7	„	„	11.506	11.524
16	„	6	„	св.	1.892.000	2.792.000
16	„	11	„	„	41.062 32.298	55.062 32.304
17	„	16	„	сн.	29.653	29.553
18	„	3	„	св.	514	564
18	„	8	„	сн.	нетребуемыми	не требующимися
24	„	2	„	„	застрявающаго	застревающаго
24	„	3	„	сн. прим.	иколаевъ	Николаевъ
32	„	8	„	св.	Департаментъ	Департамента
36	„	8	„	св.	можеть	можетъ
37	„	6	„	сн.	Екатериненской	Екатерининской
37	„	4	„	сн. прим.	419.977.648	430.567.658
39	„	2	„	св.	ощутильнѣе	ощутительнѣе
45	„	1	„	„	Cooperaten	Cooperative
48	„	5	„	сн.	состоящихъ	состоящіе
62	„	15	„	св.	1.955	2.025
74	„	9	„	„	33 элеватора-зернохранилищъ.	33 элеватора-зернохранилища
90	„	5	„	сн.	набранныя	набранные
99	„	9	„	св.	предумышленномъ	предумышленномъ
108	„	10	„	„	дискретируя	дискредитируя
108	„	13	„	„	искоренія	искорененія
113	„	6	„	„	могутъ	можетъ
115	„	11	„	„	организованою	организованною
116	„	11	„	„	провоспособность	провозоспособность
117	„	11	„	сн.	размѣровъ	размѣрахъ
123	„	4	„	„	126,6	126,5
124	„	9	„	св.	459,6	469,6
128	„	15	„	„	59.871.649 п.	59.807.659 п.
146	„	12	„	„	распредѣленнномъ	распредѣленныя
149	„	8	„	„	русскіе	русскія
151	„	8	„	сн.	наши экспортеровъ	нашихъ экспортеровъ

				Напечатано:	Слѣдуетъ читать:
154	стран.	8	стр. св.	районыхъ	районныхъ
163	„	1	„ „	отправляется	отправляютъ
166	„	8	„ „	7,0	7,5
177	„	4	„ „	сбыть	сбытъ
180	„	11	„ „	недобирали	не добирали
181	„	13	„ „	Цѣна	Цѣны
182	„	8	„ сн.	происходить	происходитъ
190	„	2	„ св.	не замѣтитъ	, не замѣтить
196	„	1	„ сн.	всѣдствіе непроданности	вслѣдствіе непроданнаго
197	„	15	„ „	утилизуемыхъ и неутилизуемыхъ	утилизируемыхъ и не утилизируемыхъ
207	„	1	„ „	благостояніе	благосостояніе
210	„	6	„ „	publik	public
210	„	5	„ „	доступнымъ	доступными
211	„	13	„ св.	дивиденты	дивиденды
213	„	5	„ сн.	этою комиссіею, дѣланныхъ	, дѣланныхъ этою комиссіею
219	„	14	„ „	какіе-то	какія-то
219	„	3	„ „	которыя	которые
220	„	11	„ св.	дошедшія	дошедшихъ
220	„	1	„ сн.	это	это
224	„	2 и 1	„ „	прирѣмъ	примѣръ
225	„	15	„ св.	они	онѣ
226	„	9	„ сн.	дѣло	дѣла
226	„	3	„ „	эльватора	элеватора
240	„	1	„ св.	отправляемыхъ	отправляемаго
241	„	15	„ сн.	элеваторовы	элеваторы
242	„	1	„ „	чахлы	чехлы
249	„	11	„ „	народные хозяйства	народное хозяйство,
255	„	8	„ св.	несоотвѣтствіи товары документомъ,	несоотвѣтствія товара документамъ
265	„	9	„ „	ничто иное	не что иное
278	„	8	„ „	зависить	зависитъ
287	„	12	„ сн.	Производительность	производительность
288	„	4	„ св.	—	—

Цѣна 3 рубля.

кладъ изданія: въ „Центральномъ Книжномъ Складѣ
при „Сельскомъ Вѣстникѣ“, СПБ., Мойка, 32.