

уб.

а спасанія на водахъ“

9508

~~10035~~

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ
МОРСКОЙ КАНАЛЪ.

ОЧЕРКЪ I.

ФЕД. АНДР. ГОХЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Ноябрь 1883.

1872

1872

1872

1872

1872

1872

1872

~~8819~~
9508

~~40,055.~~

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ
МОРСКОЙ КАНАЛЪ.

ОЧЕРКЪ I.

ФЕД. АНДР. ГОХЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

39

Ноябрь 1883.

И. К. Ф.

X

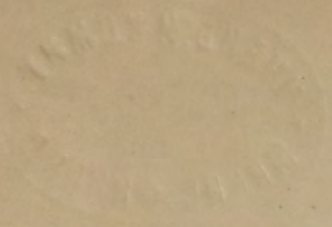
72140

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 14 Января 1885 года.

~~~~~  
Типографія А. Каспари, Литейный просп. 52.

## ОГЛАВЛЕНІЕ.

|                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Вступленіе.                                                                                                                               |    |
| I. С.-Петербургъ и его торговля . . . . .                                                                                                 | 1  |
| II. Недостатокъ и несовершенство портовыхъ сооружений и путей сообщенія С-Петербур-<br>бурга, и С.-Петербургскій Морской Каналь . . . . . | 5  |
| III. Возможность и вѣроятность поднятія С.-Петербургской торговли . . . . .                                                               | 12 |
| IV. Экономическіе и Финансовыя интересы . . . . .                                                                                         | 25 |
| V. Бассейнъ „Морская Пристань“ и Общество Путиловской желѣзной дороги . . . . .                                                           | 28 |
| VI. Гутуевскій бассейнъ . . . . .                                                                                                         | 37 |
| Заключеніе . . . . .                                                                                                                      | 39 |



OLIVIERI



Къ числу многихъ весьма **важныхъ** путей сообщенія, сооруженныхъ въ Россіи въ минувшее и настоящее царствованія, слѣдуетъ отнести также и вновь открытый „С.-Петербургскій Морской каналъ“.

Благодаря нѣкоторымъ случайнымъ обстоятельствамъ, я принималъ дѣятельное участіе въ открытіи движенія по этому каналу и имѣлъ возможность въ первую же навигацію весьма основательно познакомиться съ ея успѣхами, а потому не сомнѣваюсь что по всѣмъ практическимъ вопросамъ, до этого сооружения относящимся, мое мнѣніе, основанное на личномъ опытѣ и точныхъ наблюденіяхъ, будетъ сполна компетентнымъ.

Временное открытіе канала для движенія судовъ въ навигацію 1882 и 1883 годовъ, сопровождалось впрочемъ многими неблагопріятными обстоятельствами. Сооруженіе это, воздвигнутое Правительствомъ, съ затратою многихъ милліоновъ, было встрѣчено купечествомъ весьма равнодушно, и его важное значеніе, при поверхностномъ взглядѣ, подвергалось даже сомнѣнію, — печатаемые же чуть не ежедневно телеграфные бюллетени въ газетахъ о приходѣ иностранныхъ судовъ въ „Морскую Пристань“, что было явнымъ признакомъ начинающейся жизни новаго пути сообщенія, — принимались многими просто за рекламы, составляемая для извѣстной цѣли. вмѣстѣ съ тѣмъ въ нашей печати появились статьи, — впрочемъ ихъ было не много, — указывающія техническія неправильности сооруженія канала, и рядомъ съ ними новые проэктъ о необходимости разныхъ дополнительныхъ построекъ, — при чемъ скорѣйшее окончаніе Гутуевского бассейна и его эксплуатація были отодвинуты на задній планъ.

Въ виду всего этого, весьма трудно, въ настоящее время убѣдить публику въ будущности С.-Петербургскаго морскаго канала и его истинномъ значеніи, при существованія крайне *разнообразныхъ* на него *взглядовъ* и *громадности расходовъ*, понесенныхъ казною для его сооруженія.

Если я не ошибаюсь, „С.-Петербургскій Морской каналъ“ обошелся Правительству уже до сихъ поръ — (по 1883 годъ) — въ 10<sup>1/2</sup>

милліоновъ рублей; кромѣ этого, предположено израсходовать еще 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. для окончаніи Гутуевского бассейна и на разныя таможенныя постройки при этомъ бассейнѣ. Путиловская ж. д., находящаяся въ непосредственномъ соединеніи съ каналомъ, стоитъ около 7 милліоновъ рублей, каковая сумма почти вся израсходована также казною.

Съ самаго начала, какъ только было рѣшено сооруженіе „Морскаго канала“—это предпріятіе было предметомъ самаго старательнаго искательства со стороны отдѣльныхъ личностей, что можетъ быть и было главнѣйшею причиною оппозиціи противъ него со стороны петербургскаго купечества, каковая оппозиція вошла такъ сказать въ плоть и кровь и продолжается, какъ кажется, и по настоящее время.

Впрочемъ, эти сомнѣнія противъ самаго предпріятія, оказываютъ повидимому совершенно противоположное дѣйствіе, и развиваютъ дальнѣйшія личныя искательства. Вмѣсто того, чтобы заботиться всѣми силами о скорѣйшемъ окончаніи этихъ сооружений и возможности ими пользоваться, появляются новые дополнительные проекты, теоретически можетъ быть и вѣрные, но на практикѣ ни къ чему не ведущіе и для успѣховъ нашей торговли вовсе не существенные, исполненіе таковыхъ проектовъ увеличитъ лишь сумму расходовъ, и безъ того значительныхъ, и отдалитъ осуществленіе давно уже ожидаемаго улучшенія нашихъ коммерческихъ дѣлъ, ради чего только с.-петербургскій морской каналъ проектированъ и построенъ.

Въ виду такого положенія дѣлъ и въ интересахъ нашей С.-Петербургской торговли, я занялся практическимъ выясненіемъ вопроса: не представляетъ ли „С.-Петербургскій морской каналъ“, *въ теперешнемъ его видѣ*, извѣстнаго рода экономическія и коммерческія выгоды?..

На основаніи фактическихъ данныхъ и личнаго опыта я пришелъ къ заключенію, что С.-Петербургскій морской каналъ не только представляетъ весьма важныя выгоды для торговли С.-Петербурга, но и можетъ служить еще многимъ другимъ государственнымъ и общественнымъ интересамъ.

Для выясненія этаго положенія и составленъ мною настоящій очеркъ.

---

## I.

### С.-Петербургъ и его торговля.

С.-Петербургъ, по своему положенію у Невской мелководной бухты, принадлежитъ къ числу такихъ портовыхъ городовъ, которые для большихъ торговыхъ кораблей недоступны.

Поэтому, приходящія съ грузомъ для С.-Петербурга, или отъ него получающія грузъ большія суда выгружаются и нагружаются въ близкомъ къ нему Кронштадтскомъ портѣ, который впрочемъ по своимъ размѣрамъ не всегда можетъ помѣстить всѣхъ приходящихъ судовъ, въ особенности при значительномъ ихъ накопленіи.

Если принять въ соображеніе, что, при такихъ условіяхъ своего положенія, С.-Петербургъ служитъ какъ бы посредникомъ сношеній богатаго приволжскаго края и Каспійскаго моря съ Балтійскимъ моремъ, и что С.-Петербургъ имѣетъ въ рукахъ кратчайшее сухопутное сообщеніе во внутрь Россіи чрезъ Москву, то придется невольно призадуматься надъ настоящимъ положеніемъ торговли С.-Петербурга, находящейся въ зависимости отъ существующихъ весьма недостаточныхъ условій его положенія и способовъ сообщенія, лишаящихъ его возможности конкурировать съ другими портовыми городами, вслѣдствіе разныхъ усовершенствованій поставленными въ несравненно выгоднѣйшія условія. Этотъ взглядъ на положеніе С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ нисколько не преувеличенъ и предположеніе о невозможности конкурировать, нисколько не идеальное, а основано на фактахъ не подлежащихъ сомнѣнію, такъ что постоянныя жалобы с.-петербургскаго купечества и воспоминанія о „славномъ быломъ времени“ являются вполне справедливыми.

Противъ такихъ вполне основательныхъ жалобъ, заинтересованный міръ конкурирующихъ портовъ, возражаетъ и указываетъ напр. на значительное число судовъ пришедшихъ въ Кронштадтъ (слѣд. и въ Петербургъ) въ 1882 году. Дѣйствительно—въ 1882 г. въ Кронштадтъ прибыло 2193 судна вмѣстимостью въ 1.006.595 регистръ-тоннъ.—Цыфры весьма почтенныя! Но если разобрать ихъ хорошенько, то плачевное состояніе с.-петербургской торговли обнаружится какъ нельзя яснѣе. — По даннымъ таможенной статистики, на означенныхъ 2193 корабляхъ привезено разныхъ главнѣйшихъ товаровъ всего 51 мил. пудовъ, въ томъ числѣ: 45 милліоновъ пудовъ „угля“ и „чугуна“ и только 6 милліоновъ пудовъ разнаго другаго товара!—При обсужденіи размѣровъ привоза с.-петербургскаго порта, ввозъ чугуна и угля принять въ соображеніе по настоящему нельзя, такъ какъ торговля этими предметами исключительно сосредоточена въ нѣсколькихъ рукахъ, изъ которыхъ они прямо переходятъ къ употребителямъ; по этому, исключивъ, изъ общаго числа ввозимаго груза, уголь и чугунъ, остающаяся цыфра въ 6 мил. пудовъ груза представитъ все количество главнѣйшихъ купеческихъ товаровъ, получаемыхъ въ Петербургъ. Такая жалкая цыфра привоза ставитъ С.-Петербургъ ниже другихъ портовыхъ городовъ, въ коммерческомъ отношеніи далеко его опередившихъ.

Столь незавидное состояніе нашего привоза, неминуемо ослабляетъ также и вывозъ товаровъ изъ Петербурга.

На это мнѣ могутъ возразить, что изъ числа прибывшихъ въ 1882 г. 2193 судовъ 457 судовъ ушли съ балластомъ (т. е. безъ груза) потому будто бы что не было товару для вывоза. Для ослабленія подобнаго возраженія не могу не замѣтить что и изъ числа 2193 пришедшихъ судовъ не мало было такихъ, которыя пришли также съ балластомъ или съ половиннымъ грузомъ, послѣ выгрузки привезенныхъ ими товаровъ въ такихъ портахъ, которые удобнѣе нашего для ввоза. Вообще же заявляютъ весьма справедливыя жалобы на недостатокъ въ судахъ для вывоза. Благодаря обширной торговлѣ углемъ, поддерживаемой громадными англійскими пароходами, мы не терпимъ недостатка въ предложеніяхъ судовъ для грузовъ, отправляемыхъ въ Англію, но зато фрахтъ намъ обходится иногда дороже чѣмъ другимъ сосѣднимъ портамъ. Но для правильнаго сбыта въ другія страны, у насъ положительно недостаетъ су-

довъ поддерживающихъ постоянныя сношенія, и это тѣмъ болѣе ощутительно что другія страны намъ неменѣе важны чѣмъ Англія, гдѣ американская хлѣбная торговля принимаетъ все большіе размѣры. Подтверженіемъ этому можетъ служить слѣдующій фактъ: въ нынѣшномъ году по моему предложенію одно весьма солидное Гамбургское пароходное общество рѣшилось установить „постоянное“ и правильное пароходное сообщеніе съ С.-Петербургомъ; благодаря его необыкновенной энергіи, многія здѣшнія фирмы, занимающіяся хлѣбной торговлей и убѣдившись въ томъ что такія сообщенія будутъ постоянны, вступили въ торговыя сношенія съ Гамбургомъ, такъ что съ этимъ городомъ установилась хлѣбная торговля прежде немыслимая, единственно вслѣдствіе недостатка постоянного помѣщенія для грузовъ или неизвѣстности представится ли возможнымъ заблаговременно переслать требуемое количество груза.

Жалобы с.-петербургскаго купечества подтверждаются также и данными торговой статистики. Для примѣра сравнимъ состояніе торговли Петербурга и отношенія ея къ состоянію общей торговли Россіи за 20-лѣтній періодъ, съ 1861 по 1880 годъ.

*Вывезено:* въ 1861 г. изъ Россіи на 159 мил. рублей, въ томъ числѣ изъ С.-Петер. на 42 мил. руб: т. е. 26<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общей циф. вывоза.

*Вывезено* въ 1880 г. изъ Россіи на 476 мил. руб., въ томъ числѣ изъ СПб. на 23 мил. руб., вывезено чрезъ Кронштадтъ на 65 мил. р. т. е. 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 14<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общ. циф. вывоза.

*Ввезено:* въ 1861 г. въ Россію на 142 мил. руб., въ томъ числѣ въ СПб. на 85 мил. руб. т. е. 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общ. циф. ввоза.

*Ввезено* въ 1880 г. въ Россію на 578 мил. руб., въ томъ числѣ въ СПб. на 85 мил. руб. т. е. 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общ. циф. ввоза.

Состояніе торговли *Риги* было за то же время слѣдующее:

*Вывезено* въ 1861 г. — 19 мил. т. е. 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общ. циф. вывоза; въ 1880 г. — 55 мил. т. е. тоже 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общ. циф. вывоза.

*Ввезено:* въ 1861 г. на 5.297.000 руб., т. е. около 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> общ. циф. ввоза; въ 1881 г. — на 43 мил., т. е. 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общ. циф. ввоза.

Я нарочно сравнилъ торговыя сношенія Риги и СПбурга, потому, что въ 1861 г. это были единственные два порта Балтійскаго моря, которые тогда можно было считать значительными; изъ срав-

ненія этихъ данныхъ оказывается что цифра вывоза изъ города Риги по отношенію къ общей цифрѣ вывоза изъ Россіи нисколько за 20 л. не измѣнилась, зато цифра ввоза за то же время удвоилась. На оборотъ, за то же время, вывозъ изъ С.-Петербурга съ 26% въ 1861 году упалъ до 5% и 14% въ 1880 году т. е. уменьшился значительно; ввозъ же — съ 60% въ 1861 г. упалъ до 15% въ 1881 г., т. е. уменьшился въ четыре раза.

Эти цифры какъ нельзя лучше доказываютъ положеніе дѣлъ; остается только признать, что такой упадокъ нашей петербургской торговли зависитъ отъ причинъ, устраненіе которыхъ не возможно ни для личной интеллигенціи, ни для корпоративныхъ усилій с.-петербургскаго купечества.

Но причины этаго упадка на лицо; ихъ нечего искать. Къ нимъ относятся: 1) недостатокъ и чрезвычайное несовершенство портовыхъ сооружений и путей сообщеній С.-Петербурга 2) весьма нераціональное направленіе, которое получили разныя отрасли торговыхъ сношеній вслѣдствіе дарованія правительствомъ субсидій и гарантій всей сѣти путей сообщеніи въ Россіи.

## II.

### Недостатокъ и несовершенство портовыхъ сооружений и путей сообщеній С.-Петербурга, и С.-Петербургскій морской каналъ.

Къ С.-Петербургу до настоящаго времени могли подходить только такія суда, которыя сидятъ въ водѣ не глубже 11 футовъ. Вотъ почему большія коммерческія суда съ болѣе глубокою осадкою выгружаютъ свой грузъ на лихтера, или принимаютъ его съ лихтеровъ, въ Кронштадтѣ. Для приходящихъ къ намъ судовъ быстрота ихъ выгрузки имѣетъ необыкновенную важность, такъ какъ суда новѣйшихъ конструкцій отличаются громадными размѣрами постройки, что по новѣйшимъ понятіямъ только и можетъ обезпечить доходность морскихъ товарныхъ сношеній. Количество приходящихъ въ Кронштадтъ „большихъ“ судовъ увеличивается съ каждымъ годомъ и портъ этотъ въ настоящее время оказывается иногда слишкомъ малымъ. Случается, что въ такъ наз. „средней гавани“ стоятъ 50 пароходовъ, а въ „купеческой гавани“ 150 парусныхъ судовъ, причемъ одновременно для каждаго изъ этихъ судовъ требуется по 6—8 выгрузныхъ и нагрузныхъ лихтеровъ. Въ нынѣшнемъ году, однажды было въ Кронштадтѣ даже 120 пароходовъ заразъ, такъ что, не смотря на то что многіе изъ нихъ помѣстились въ „купеческой гавани“, т. е. въ бассейнѣ, назначенномъ для парусныхъ судовъ, нѣкоторымъ всетаки пришлось стоять на рейдѣ въ ожиданіи очистки мѣста въ портѣ.

Въ виду недостатка мѣста, въ прошедшемъ году сдѣлано было распоряженіе впускать въ портъ требуемые пароходомъ лихтера

только тогда, когда онъ заявитъ о готовности своей нагружаться или разгружаться. Но исполненіе такого распоряженія, завися всецѣло отъ личного расположенія или нерасположенія чиновниковъ, оказалось весьма стѣснительнымъ, причиняетъ трату времени, а съ другой стороны переполненіе порта ведетъ къ столкновеніямъ и аваріямъ отдѣльныхъ судовъ, весьма убыточнымъ для судовладельцевъ.

Прямыхъ сообщеній между пунктами портовой таможни и желѣзными дорогами, въ С.-Петербургѣ не существуетъ, а между тѣмъ эти сообщенія весьма важны, въ особенности для такихъ судовъ, которыя могутъ прямо пройти въ С.-Петербургъ, и для лихтеровъ приходящихъ изъ Кронштадта. Такое положеніе дѣлаетъ невозможною „транзитную торговлю“, въ особенности если принять въ соображеніе неоднократную перегрузку товаровъ, стоимость этихъ операцій, излишнюю трату времени, значительный расходъ на перевозку извозчиками изъ таможенъ на желѣзную дорогу и проч.

Вслѣдствіе такихъ чрезвычайно затруднительныхъ торговыхъ условій не удивительно что С.-Петербургу приходится ограничиться удовлетвореніемъ мѣстныхъ потребностей и отказываться отъ болѣе значительныхъ оборотовъ; не удивительно, что торговля его такъ страшно упала какъ видно изъ выводовъ сдѣланныхъ мною въ гл. I.

Для устраненія всѣхъ вышесказанныхъ весьма чувствительныхъ неудобствъ или по крайней мѣрѣ части ихъ, сооруженъ—С.-Петербургскій морской каналъ.

Надо полагать что С.-Петербургскій морской каналъ послужитъ къ улучшенію торговаго положенія С.-Петербурга и что надежды на него возлагаемыя, съ одной стороны не лишены основанія. Съ другой стороны нельзя безусловно согласиться съ тѣми, которые по поводу С.-Петербургскаго морскаго канала выражаютъ *преувеличенныя* ожиданія и требованія, всецѣло основанныя на первоначальномъ проэктѣ морскаго канала и выраженныхъ въ томъ проэктѣ мотивахъ направленія, въ то время для него предназначавшагося.

По смыслу первоначальнаго проэкта предполагалось совершенно закрыть Кронштадтскій портъ для коммерческихъ судовъ, лишь



только морской каналъ и гавань будутъ окончены; и въ настоящее время есть много такихъ лицъ, которые вполне убѣждены въ томъ, что это предположеніе будетъ, по распоряженію правительства, приведено въ исполненіе лишь только новая гавань придетъ въ порядокъ. Кромѣ того есть множество и такихъ, которые полагаютъ будто, съ открытіемъ новаго Гутуевского бассейна, всѣ набережныя сооруженія на Васильевскомъ островѣ окажутся излишними, такъ что вся торговая дѣятельность С.-Петербурга сосредоточится именно въ Гутуевскомъ бассейнѣ. И тѣ и другіе мечтаютъ о какой то централизаціи всего с.-петербургскаго торговаго судоходства въ одномъ обширномъ центральномъ пунктѣ, снабженномъ всѣми необходимыми современными техническими приспособленіями, и для достиженія этой цѣли не прочь пожертвовать всѣми другими интересами противоположнаго направленія, а ихъ не мало. Имъ противостоятъ интересы громаднаго населенія Васильевскаго Острова, опасющагося упадка цѣнъ на недвижимую собственность отъ переноса торговой дѣятельности; имъ противостоятъ интересы хлѣбопромышленниковъ Калашниковской пристани, радѣющихъ о своихъ складахъ и не безъ основанія доказывающихъ, что вновь устроенные склады сдаваться даромъ не будутъ и что поэтому расходы не уменьшатся а скорѣе увеличатся; имъ само собою противостоятъ интересы громаднаго лихтернаго флота, который тоже доказываетъ, что нынѣшніе лихтерные расходы, 10—15 коп. съ четверти, ничто въ сравненіе съ тѣми расходами, которые появятся въ замѣнъ ихъ; наконецъ имъ противостоятъ и интересы всего кронштадтскаго населенія.

При безпристрастномъ обсужденіи всего сказаннаго нельзя не сознаться, что всѣ выражаемыя понятія и требованія преувеличены и недостижимы.—Если въ первоначальномъ проэктѣ сооруженія морскаго канала и были выражены идеи и цѣли подобныя тѣмъ, на которыя мы указывали, то вѣроятно составители проэкта въ ихъ осуществленіе сами не вѣрили. Повидимому, для осуществленія проэкта, для доказательства его выгодъ, нельзя было не прибѣгать къ аргументаціямъ въ родѣ вышесказанныхъ, доказывая напр. необходимость какой то „централизаціи всей С.-Петербургской торговли“! Такія цѣли по видимому необходимо было высказать для того, чтобы осуществить проведеніе канала именно въ

проектируемомъ направленіи, въ противоположность другимъ конкурирующимъ проектамъ, по смыслу которыхъ улучшеніе положенія С.-Петербургскаго порта предполагалось достигнуть скорѣйшимъ путемъ и при несравненно меньшихъ расходахъ.

Отвергать пользу предположенныхъ проектомъ цѣлей въ принципѣ нельзя, и какъ ни преувеличены ожиданія, на него возлагаемая, всегда найдутся люди, которые ихъ будутъ защищать и стремиться ихъ осуществить; всегда найдутся люди, которые готовы составлять проекты съ преувеличенными ожиданіями и требовать для ихъ осуществленія необходимыя деньги отъ казны или частныхъ предпринимателей.—Я съ своей стороны о возможности или невозможности осуществленія вышесказанныхъ идей спорить не стану, — и только замѣчу, что если мы дѣйствительно должны держаться идеи сосредоточенія с.-петербургской торговли въ одномъ пунктѣ, то настоящее ея положеніе нисколько отъ того не выиграетъ, такъ какъ на осуществленіе этой идеи потребуются громадныя затраты денегъ и десятки лѣтъ времени, тогда какъ не предаваясь въ настоящее время этой идеѣ и обсуждая дѣло практично, можно достигнуть прекрасныхъ результатовъ, въ короткое время и безъ особыхъ затратъ.

Пространство 3-хъ гаваней доступныхъ для стоянки купеческихъ судовъ въ Кронштадтѣ слѣдующее: такъ наз. „Купеческая гавань“ занимаетъ приблизительно 62,000 кв. саж., „Средняя гавань“ 93.000 кв. с., „Лѣсная гавань“ 65.000 кв. с., т. е. итого 220.000 кв. с. Пространство двухъ новыхъ бассейновъ С.-Петербурга слѣдующее: такъ наз. бассейнъ „Морская пристань“ 13,000 кв. с. и новый „Гутуевскій“ бассейнъ 50,000 кв. с., т. е. итого 63,000 кв. с.

Изъ общаго пространства Гутуевскаго бассейна слѣдуетъ вычесть пространство, занимаемое продолженіемъ канала, на которомъ суда стоять не могутъ, т. к. онъ долженъ оставаться всегда свободнымъ.

Сопоставляя пространство Кронштадтскихъ бассейновъ въ 220 000 кв. саж. съ пространствомъ С.-Петербургскихъ въ 63.000 кв. с., очевидно не можетъ быть и рѣчи о закрытіи первыхъ, — такъ какъ ихъ нечѣмъ было бы замѣнить; такое закрытіе было бы впрочемъ и напраснымъ, такъ какъ едва ли кому либо бы вздумалось принять на себя напр. хозяйственную и финансовую отвѣтственность

по постройкѣ особой гавани для 45 мил. пудовъ „угля“ ввозимаго въ Кронштадтъ! Въдь этотъ товаръ въ сущности весьма мало интересуетъ с.-петербургское купечество и таможенное вѣдомство и для него у насъ есть отличное складочное мѣсто, а именно Николаевскій желѣзно-дорожный бассейнъ на Обводномъ каналѣ. Къ этому складочному мѣсту какъ и къ частнымъ складамъ с.-петербургскихъ купцовъ и къ заводамъ, доставка лихтерами такъ или иначе необходима, такъ какъ она самая удобная и обходится дешево. Вотъ почему перенесеніе выгрузки этого товара изъ Кронштадта въ С.-Петербургъ не представитъ рѣшительно никакихъ выгодъ, лихтерный же расходъ останется тотъ же; и пароходы выгрузившіе уголь останутся очень довольны, если по выгрузкѣ, они могутъ тогда-же нагружаться хлѣбомъ въ Кронштадтъ; съ другой стороны лихтерная плата отъ 10 — 15 к. съ четверти хлѣба отъ Невскаго въ Кронштадтъ сравнительно мало обременяетъ вывозъ и отчасти покрывается другими сбереженіями въ Кронштадтъ.

Наконецъ является весьма существенный вопросъ о томъ, что стало бы съ вывозомъ „лѣснаго матерьяла“, который нынѣ проходить чрезъ Кронштадтъ?

Изъ всего сказаннаго видно, что новыя петербургскія сооруженія не въ состояніи замѣнить Кронштадтскій коммерческій портъ и что вообще въ замѣнѣ такого рода нѣтъ и потребности.

Точно также нельзя и думать объ уничтоженіи нынѣ существующихъ с.-петербургскихъ гаваньскихъ сооружений и замѣнѣ ихъ сооружениями Гутуевскими. На Васильевскомъ островѣ, начиная отъ масляныхъ буяновъ до 10 линіи, у набережной Невы, на протяженіи 500 погонныхъ сажень, пристають каботажныя суда и иностранныя пароходы; у Портовой Таможни вдоль набережной на протяженіи 250 погонныхъ сажень расположены весьма значительныя таможенные склады для общаго ввознаго коммерческаго дѣла. Довольно значительная привозная торговля сельдями въ настоящее время сосредоточилась на Старомъ Гутуевѣ. Общее протяженіе набережной новаго Гутуевскаго бассейна 725 погон. саж., слѣдовательно этотъ бассейнъ не можетъ замѣнить существующихъ набережныхъ и принять останавливающіяся у нихъ суда, вмѣстѣ съ другими судами, какія въ него войдутъ, такъ что объ уничтоженіи нынѣ существующихъ Василеостровскихъ сооружений также думать

нельзя. Наконецъ есть множество такихъ обстоятельствъ, которыя требуютъ сохраненія стараго таможеннаго мѣста и нынѣ существующихъ таможенныхъ складовъ. Старые таможенные склады впрочемъ немедленно *подымутся*, какъ только будетъ открытъ Гутуевскій бассейнъ для пропуска судовъ къ старой таможнѣ, (у которой уже давно слѣдовало бы сдѣлать надлежащее углубленіе фарватера).

Уяснивъ себѣ дѣйствительное состояніе дѣла, посмотримъ, въ какомъ видѣ оно намъ представляется теперь, когда Гутуевскія сооруженія приведены къ окончанію? Петербургскій морской каналъ оказывается недостаточнымъ для произведенія того громаднаго переворота въ положеніи с.-петербургской торговли, который первоначально былъ предположенъ; уничтожить Кронштадтскую купеческую гавань въ настоящее время нельзя, да и едва ли когда либо окажется возможнымъ дать ей отставку; нашему Василеостровскому и Калашниковскому купечеству, ни теперь ни въ будущемъ, никогда не придется переселиться на Гутуевскій, и лихтерный промыслъ по прежнему будетъ процвѣтать какъ и сейчасъ; словомъ пройдетъ еще очень много времени пока осуществится райская мечта сосредоточенія торговой дѣятельности на одномъ пунхтѣ, хотя осуществленіе ея весьма сомнительно вообще, не говоря даже о несправедливомъ нарушеніи при этомъ множества другихъ противоположныхъ интересовъ. Дѣло въ томъ, что на практикѣ совершенно невозможно, выполнить требованіе исполненія операціи выгрузки и награзки судовъ на одномъ и томъ же мѣстѣ. Это зависитъ отъ чрезвычайнаго разнообразія нашихъ товаровъ; да и можно ли ожидать, чтобы корабль нагруженный различнымъ ввознымъ товаромъ, послѣ выгрузки, на томъ же мѣстѣ нагрузилъ бы различные вывозные товары, какъ то: хлѣбъ, лѣсъ, штучный товаръ, или спиртъ, коноплю, ленъ и нефть? А если разъ кораблю приходится для выгрузки или нагрузки товара, перемѣнять мѣсто стоянки, то совершенно все равно, будетъ ли онъ мѣнять это мѣсто въ томъ же бассейнѣ, или придется ему для того проплыть нѣкоторое пространство по свободному фарватеру.

Изъ всего изложеннаго видно, что, всѣ преувеличенныя желанія и стремленія дать С.-Петербургскому морскому каналу не соответствующее ему идеальное значеніе, не выдерживаютъ критики;

добавимъ еще къ этому, что вообще большинство нашего купечества ко всѣмъ преувеличеннымъ толкамъ отнеслось довольно равнодушно. Тѣмъ не менѣе громадную пользу С.-Петербургскаго морскаго канала отвергать не слѣдуетъ; выгоды, которыя онъ намъ принесетъ, заключаются въ слѣдующемъ:

1) С.-Петербургскій Морской каналъ будетъ содѣйствовать къ поднятію нашей торговли:

2) Онъ окажетъ несомнѣнное вліяніе на разныя государственныя экономическія и финансовыя обстоятельства.

Эти выгоды можно реализовать *безотлагательно*, безъ особыхъ новыхъ затратъ денегъ и времени, и для этого стѣдуетъ только допустить принципъ, что наша новая гавань не призвана, немедленно вліять на переворотъ всѣхъ существующихъ торговыхъ дѣлъ, а на первый случай имѣетъ только назначеніе: уменьшить переполненіе Кронштадтской гавани; улучшить плохое положеніе нашего порта и наконецъ поднять коммерческую дѣятельность Петербурга, довольствуясь для этого тѣми сооруженіями, которыя существовали и которыя вновь уже выстроены.

### III.

## Возможность и вѣроятность поднятiя С.-Петербургской торговли.

---

По весьма распространенному мнѣнiю компетентныхъ людей, обороты С.-Петербургской торговли, вслѣдствiе сооруженiя морскаго канала, могутъ увеличиться на 5—10 мил. пудовъ. Это число впрочемъ считается весьма недостаточнымъ, такъ какъ оно выражаетъ увеличенiе ввоза лишь на 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Принявъ поэтому, по весьма поверхностной оцѣнкѣ, вѣроятность, что С.-Петербургская торговля, отъ проведенiя морскаго канала, можетъ увеличиться не болѣе какъ на 5—10 мил. пудовъ, многiе пришли къ заключенiю что новыя сооруженiя далеко для нашей торговли недостаточны.

Я не стану спорить о томъ, въ состоянiи ли новыя сооруженiя соответствовать этому увеличенiю на 5 или 10 мил. пудовъ, или болѣе этого, но укажу лишь какое именно значенiе имѣютъ эти цифры.

Для соображенiя я снова обращаюсь къ указанному въ гл. I числу пудовъ ввезенныхъ въ С.-Петербургъ. Изъ 51 мил. пудовъ ввезеннаго товара, 45 миллионъ пудовъ составляютъ уголь и чугуны; но для С.-Петербургской торговли вообще этотъ товаръ имѣетъ второстепенное значенiе. Исключивъ его изъ общаго числа привоза, на долю С.-Петербурга приходится главнѣйшихъ товаровъ разнаго рода—только 6 мил. пудовъ. Увеличенiе этого числа на

5 мил. пудовъ отъ сооруженія морскаго канала представляетъ прибыль оборотовъ почти на 100<sup>0</sup>%, чѣмъ, какъ кажется, пренебрегать не слѣдуетъ; если же допустить увеличеніе привоза до 10 мил. пуд. то результатъ будетъ конечно еще лучше.

Вопросъ, можно ли вообще ожидать такого повышенія торговой дѣятельности, на основаніи статистическихъ данныхъ не трудно рѣшить утвердительно, хотя тѣже данныя повидимому приводятъ къ выводу, что размѣръ повышенія, максимумъ его, едва ли превзойдетъ вышеозначенныя числа. — Половина всего ввозимаго въ Россію товара идетъ въ **Москву** и замосковскія губернія. Въ 1880 г. изъ общаго числа ввезенныхъ въ Россію товаровъ, на 578 мил. р. с., въ Московскую таможенную отправлено было на 133 мил. руб. т. е. 25<sup>0</sup>% общ. количества. Эти 133 мил. р. представляютъ исключительно транзитный товаръ т. е. такой, который только въ Москвѣ подлежитъ очисткѣ отъ пошлинъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ это такой товаръ который при сравнительно незначительномъ вѣсѣ, имѣетъ высокую относительную цѣнность. Таварохозяева поэтому его охотно сами очищаютъ отъ таможенныхъ пошлинъ въ Москвѣ, не рѣдко складывая его въ таможенные склады, пользуясь таможеннымъ кредитомъ и не обращая при этомъ вниманія на добавочные расходы.

Эти обстоятельства вполнѣ подтверждаются статистическими данными: 578 мил. руб. общей цифры ввоза представляютъ цѣнность общаго количества товаровъ вѣсомъ въ 237 мил. пудовъ; вычтя изъ этихъ чиселъ цѣнность и вѣсъ общаго количества ввезеннаго угля, именно 117 мил. пудовъ угля, цѣнностью въ 17 мил. руб., выходитъ, что вообще разнаго товара ввозится 120 мил. пудовъ на сумму 561 миллионъ руб., что представляетъ отношеніе 9 къ 2., тогда какъ московскій транзитный товаръ представляетъ количество въ 4.108,000 пуд. и цѣнность въ 133 мил. руб. т. е. отношеніе 66 къ 2.

Для уясненія моихъ выводовъ прилагаю слѣдующую таблицу очищенныхъ въ 1880 году отъ таможенныхъ пошлинъ въ Москвѣ транзитныхъ товаровъ въ сравненіи съ общимъ количествомъ товаровъ ввезенныхъ въ Россію.

|                              | Въ Москвѣ очищены<br>отъ пошлинь. |              | Общая сумма ввоза въ<br>Россію. |               |
|------------------------------|-----------------------------------|--------------|---------------------------------|---------------|
|                              | пудовъ:                           | на сумму:    | пудовъ:                         | на сумму:     |
| Шелка и шелков. пряжи        | 20,000                            | 9,000,000 р. | 30,000                          | 11,000,000 р. |
| Шерсти и шерст. пряжи        | 200,000                           | 7,000,000 «  | 1,000,000                       | 24,000,000 «  |
| Бумажной пряжи . . . . .     | 200,000                           | 8,500,000 «  | 600,000                         | 21,000,000 «  |
| Красильныхъ веществъ         | 150,000                           | 6,000,000 «  | 1,800,000                       | 16,600,000 «  |
| Москательнаго товара         | 300,000                           | 5,500,000 «  | 3,500,000                       | 18,600,000 «  |
| Оливковаго масла . . . . .   | 373,000                           | 3,750,000 «  | 1,500,000                       | 14,000,000 «  |
| Напитковъ . . . . .          | 500,000                           | 8,000,000 «  | 1,400,000                       | 20,000,000 «  |
| Чая . . . . .                | 900,000                           | 51,000,000 « | 1,100,000                       | 63,400,000 «  |
| Сельско - хозяйственн.       |                                   |              |                                 |               |
| орудій и машинъ . . . . .    | 140,000                           | 1,200,000 «  | 3,000,000                       | 21,600,000 «  |
| Металловъ . . . . .          | 600,000                           | 4,000,000 «  | 32,000,000                      | 62,000,000 «  |
| Фабричныхъ издѣлій . . . . . | 500,000                           | 17,000,000 « | 9,000,000                       | 124,800,000 « |

Въ переченѣ этихъ товаровъ непоказано „хлопка“, такъ какъ этотъ товаръ вообще Москва не провозитъ транзитно; тѣмъ не менѣе надо предполагать, что около половины общаго количества ввозимаго ежегодно въ Россію хлопка, въ количествѣ отъ 5—7 мил. пудовъ на сумму отъ 50—70 мил. рублей, идетъ въ Москву.

Перечисленныя въ приведенной таблицѣ 500,000 п. фабричныхъ издѣлій, 600,000 п. металловъ, 140,000 п. сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ, 150,000 п. красильныхъ веществъ, 300,000 пудовъ москательныхъ товаровъ, очевидно представляютъ лишь ничтожную частицу общихъ оборотовъ Москвы, въ сравненіи съ цифрами общаго ввоза означенныхъ товаровъ въ Россію: 9 мил. пудовъ фабричныхъ издѣлій, 32 мил. п. металловъ, 3 мил. пудовъ сельско-хозяйств. машинъ и орудій, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. п. москательныхъ товаровъ и 1,800,000 п. красильныхъ веществъ. Всѣ же другіе, не столь цѣнные товары этихъ группъ, не поименованныя въ таблицѣ товары, какъ напр. колоніальные товары, фрукты, рыба и т. п. проходятъ прямо въ Москву, подвергаясь оплатѣ пошлинь въ первыхъ русскихъ морскихъ, или сухопутныхъ, таможняхъ С.-Петербургъ, Ревель, Ригъ, Либавъ, Вержбаловъ, Одессъ и пр.

Такимъ образомъ, если одни только московскіе транзитные товары, при ихъ маломъ вѣсѣ, около 4 миллионѣ пудовъ, составляютъ по суммѣ уже цѣлую <sup>1</sup>/<sub>4</sub> часть всего русскаго ввоза, то я не ошибусь, если стану утверждать, что половина всего заграничнаго



ввоза въ Россію, (за исключеніемъ чугуна и каменнаго угля), въ количествѣ до 60 мил. пудовъ на сумму около 250 мил. руб. идетъ въ Москву и замосковскія губерніи. Эти 60 мил. пудовъ, для которыхъ С.-Петербургъ хотя и представляется, по кратчайшему его разстояніи отъ Москвы, естественнымъ пунктомъ ввоза, пропадаютъ для нашего порта совершенно. Какъ я уже замѣтилъ, ввозъ главнѣйшихъ собственно купеческихъ товаровъ, за исключеніемъ чугуна и угля, простирается только до 6 мил. пудовъ; все же остальное количество ввоза С.-Петербургъ теряетъ, не имѣя прямого сообщенія для приходящихъ судовъ съ сѣтью жел. дорогъ, и не имѣя транзитнаго таможеннаго склада и соотвѣтственнаго таможеннаго учрежденія. Вслѣдствіе всѣхъ означенныхъ причинъ, эти товары идутъ чрезъ другіе порты или сухопутно, соображаясь съ аномаліями ж. д. тарифовъ и дешевизною издержекъ, представленными этими другими путями сообщенія.

Вотъ въ какомъ положеніи находится С.-Петербургъ въ настоящее время, и это положеніе вполне естественно. Торговля всегда избираетъ самый дешевый путь; и такъ какъ другіе порты, именно Ревель, Рига, Либава и желѣзныя дороги заботились только о томъ, чтобы тарифная плата, несмотря на вдвое бѣльшее разстояніе названныхъ портовъ отъ Москвы, чѣмъ разстояніе послѣдней отъ С.-Петербурга, была бы дешевле тарифа Петербургъ-Москвы, то Петербургъ мало по малу и сдѣлался для Москвы какъ бы несуществующимъ совсѣмъ факторомъ.

Въ потерѣ московскаго ввоза для С.-Петербурга и заключаются цифровыя указанія упадка С.-Петербургской торговли.

Очевидно нельзя требовать чтобы весь московскій ввозъ принадлежалъ исключительно одному Петербургу. Это бы сполна противорѣчило интересамъ всѣхъ другихъ прибалтійскихъ портовъ, вредило бы интересамъ огромной желѣзнодорожной сѣти, и могло бы худо отозваться на вывозѣ товаровъ чрезъ эти порты. Тѣмъ не менѣе всетаки надо желать и къ тому стремиться, чтобы *хотя часть* идущихъ на Москву товаровъ, проходила бы чрезъ С.-Петербургъ. Поэтому если я въ началѣ этой главы указывалъ на возможность увеличенія ввоза С.-Петербурга на 5.000.000 пудовъ; если я позволилъ себѣ допустить увеличеніе этой цифры до 10 мил., то нельзя со мной не согласиться въ томъ, что этими числами я указалъ

только фактическое и логическое основаніе для размѣровъ поднятія с.-петербургской торговли.

Отсюда выходитъ что, если с.-петербургскій морской каналъ и новые бассейны с.-петербургскаго порта произведутъ такой подъемъ с.-петербургской торговли, то Петербургъ можетъ остаться тѣмъ весьма довольнымъ.

Съ другой стороны Гутуевскій бассейнъ и выходъ въ большую Неву не только вполне достаточны для удовлетворенія потребностей такого увеличенія, но могутъ быть со временемъ еще болѣе расширены.

Въ настоящее время я полагаю, что нельзя разсчитывать на увеличеніе общаго количества ввоза выше цифры 5 или 10 мил. пудовъ, но эти соотвѣтствовали бы увеличенію теперешнихъ оборотовъ на 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub> до 200<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

При такомъ увеличеніи ввоза существенно увеличился бы также и *вывозъ* и исполнилось бы желаніе тѣхъ, которые видятъ выгоду въ приходѣ въ Петербургъ большаго числа кораблей.

И такъ въ заключеніе остается пожелать, чтобы Гутуевскій бассейнъ и выходъ въ Неву какъ можно скорѣе были бы открыты для движенія, и тогда совершенно бесполезные споры о разныхъ интересахъ и принципахъ прекратились бы само собой.

#### IV.

### Экономическіе и Финансовыя интересы.

72140

Уже давно тарифныя аномаліи русскихъ желѣзныхъ дорогъ обратили на себя общественное вниманіе. Принципъ опредѣленія тарифныхъ ставокъ государственною властью и принципъ подчиненія желѣзныхъ дорогъ, какъ общественныхъ путей сообщенія, сознается и у насъ; но практически мы воспользовались имъ исключительно только для установленія максимальныхъ тарифовъ, предоставивъ ниже этихъ тарифовъ, отдѣльнымъ желѣзнымъ дорогамъ полную свободу дѣйствія и распоряженія по ихъ усмотрѣнію. Всякое желѣзнодорожное общество имѣло право уменьшать свои тарифы самымъ нерациональнымъ и искусственнымъ образомъ, и даже въ ущербъ другимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, если естественный кругъ его дѣйствія ему казался не достаточнымъ, и желѣзныя дороги этимъ правомъ пользовались безъ всякаго зазрѣнія совѣсти. По видимому отъ этого никто не страдалъ, кромѣ казны, которой вслѣдствіе того приходилось приплачивать на гарантію и покрытіе дефицита ж. д. эксплуатаціи!

Пользуясь случаемъ приведу здѣсь напечатанную нѣсколько лѣтъ тому назадъ мою статью „тарифныя продѣлки Либаво-Роменской желѣзной дороги“, гдѣ еще и тогда я указывалъ, что съ развитіемъ сообщеній увеличился дефицитъ эксплуатаціи а доходъ уменьшился. Такъ напр. въ 1877 году Либавскій участокъ этой дороги имѣлъ дефицитъ въ 156.000 руб., а въ 1879 году, когда движеніе по немъ увеличилось на 98<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, увеличился дефицитъ до 417,000 рублей; на другомъ Роменскомъ участкѣ въ 1878 г. 15 мил.

пудовъ перевезеннаго товара дали 2.053.000 р. чистаго дохода, а въ 1879 г. 20 мил. пудовъ перевезеннаго товара дали чистаго дохода только 1.131.000 р. И это только *одинъ* примѣръ, на удачу выбранный изъ финансовой хроники нашихъ желѣзныхъ дорогъ (съ перемѣной состава Правленія Либаво Роменской ж. д. дѣла ея, какъ говорятъ, нѣсколько улучшились); но такихъ примѣровъ ирраціональныхъ тарифовъ, существующихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, весьма много, что и доказывается постоянно возрастающею суммою приплатъ совершаемыхъ правительствомъ для покрытія гарантій и другихъ дефицитовъ желѣзныхъ дорогъ.

Послѣдніе годы были широкою эрою для составленія желѣзнодорожныхъ конвенцій. Югозападныя ж. д. заключили конвенцію съ Либавскою ж. д., для раздѣла между собою перевозки хлѣба.—Желѣзныя дороги, способствующія ввозной торговлѣ портовъ Либавы, Риги и Ревеля, заключили конвенцію съ желѣзными дорогами Николаевскою и Московско-Брестскою, принявъ въ основаніе „громадныя Московскіе торговые обороты, о значенія которыхъ я упоминалъ уже въ гл. III. и которые дѣлаютъ Москву центральнымъ пунктомъ, къ которому стекается половина ввозимыхъ въ Россію товаровъ! Въ нынѣшнемъ 1883 году, въ качествѣ агента Путиловскаго желѣзнодорожнаго Общества, мнѣ надлежало открыть доступъ къ вновь открытому пути чрезъ С.-Петербургскій морской каналъ, и при этомъ я имѣлъ случай, какъ нельзя лучше, убѣдиться въ чрезвычайной нераціональности тѣхъ основаній, на которыхъ заключены были сказанныя конвенціи. Такъ на Николаевской ж. д., не смотря на то, что она утвердила множество льготныхъ тарифовъ для прямаго пути отъ Путиловской ж. д. до Москвы, тѣмъ не менѣе, изъ 374 товаровъ, весьма крупная цифра въ 134 товара подлежатъ тарифамъ на столько высокимъ, что перевозка означенныхъ товаровъ по этому пути на протяженіи 618 верстъ обходится дороже чѣмъ по конвенціоннымъ тарифамъ, установленнымъ для линій Москва-Ревель, на 900, Москва-Рига на 970 и Москва-Либава на 1170 верстъ.

Совѣтъ Управленія Главн. Общества Рос. ж. д. не хотѣлъ или не могъ даже согласиться на „однородное“ уравниеніе тарифовъ новаго пути Путиловской ж. д., принявъ въ соображеніе мѣстный тарифъ Николаевск. ж. д., между тѣмъ какъ этотъ мѣстный тарифъ довелъ

доходность Николаевской дороги до 35,000 р. въ годъ съ версты, тогда какъ Варшавско-Петербург.-Эйкуненская ж. д. приноситъ лишь 8000 р. съ версты въ годъ.

Съ финансовой точки зрѣнія можно бы пожалуй отчасти и согласиться съ мнѣніемъ Совѣта, если онъ слѣдуетъ принципу, что вообще тарифы подлежатъ не уменьшенію, а повышенію. Такъ напр. перевозятся:

„Чай“ изъ Либавы и Ревеля въ Москву за 21 коп. (за 1190 и 900 верстъ) изъ С.-Петербурга въ Москву по 40 коп. (за 600 верстъ). „Кофе“ изъ Либавы и Ревели 30<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп., изъ С.-Петербурга 40 коп. „Сель. хозяй. орудія“ изъ Либавы и Ревеля 21 к., изъ С.-Петербурга 30 к. и 40 к.

Я нарочно выбралъ именно эти цифры, чтобы указать на всю несообразность нашихъ тарифовъ относительно столь цѣнныхъ товаровъ, для которыхъ нѣсколько копѣекъ тарифной платы больше или меньше не представляютъ большой важности.

„Хлопокъ“ напр., тоже весьма цѣнный и для перевозки очень важный товаръ, перевозится изъ Либавы, Риги, и Ревеля по 19 к. съ пуда, т. е. почти по такой же цѣнѣ какъ и желѣзо, камни, глина и т. п. не смотря на то, что хлопокъ требуетъ половину перевозочной силы вагоновъ, тогда какъ вышеозначенные товары ею пользуются всецѣло. Но не буду болѣе приводить здѣсь примѣровъ тарифныхъ аномалій нашихъ желѣзныхъ дорогъ; они безчисленны.

Существующая въ настоящее время чрезвычайно низкая норма тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ, прямо противорѣчитъ доходности желѣзныхъ дорогъ, которая почти безъ исключенія существуютъ государственными субсидіями, т. е. противорѣчитъ государственнымъ интересамъ. Эти низкія нормы вызваны непрекращающимся стремленіемъ каждой желѣзной дороги, расширить кругъ своей конкуренціи, что оказывается возможнымъ лишь при практикуемомъ у насъ систематическомъ пониженіи тарифовъ на перебой.

Но низкіе тарифы нашихъ желѣзныхъ дорогъ кромѣ того противорѣчатъ еще и экономическимъ интересамъ нашего отечественнаго производства и нашей таможенной политикѣ. Я не принадлежу къ числу представителей покровительственной системы пошлинъ à outrance, и во многихъ моихъ статьяхъ доказалъ это при обсужде-

ніи множества таможенныхъ вопросовъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ я придаю чрезвычайную важность государственнымъ интересамъ нашей таможенной политики, и я полагаю, что при существующей въ настоящее время почти во всемъ цивилизованномъ мірѣ политикѣ покровительственныхъ пошлинъ, и въ Россіи извѣстныя отрасли производствъ и промысловъ имѣютъ право требовать ту умѣренную политику покровительственныхъ пошлинъ, которая содѣйствуетъ успѣхамъ внутренняго производства, между тѣмъ какъ слишкомъ высокія пошлины, препятствуя заграничной конкуренціи, водворяютъ вмѣстѣ съ тѣмъ внутри страны вредную монополию.

Какъ сказано, чрезвычайно низкіе желѣзно-дорожные тарифы прямо противорѣчатъ государственнымъ интересамъ, нашей таможенной политикѣ и экономическимъ интересамъ нашего внутренняго производства. — Лишь только пошлина на какой нибудь извѣстный товаръ повышалась, желѣзныя дороги немедленно находили возможнымъ, понижать свои тарифы, дабы перевозка товаровъ отъ этого повышенія пошлинъ не уменьшилась. При ничтожномъ же повышеніи пошлинъ на какой либо товаръ въ пользу внутренняго производства, желѣзныя дороги также легко склонялись къ установленію уравнительныхъ тарифовъ; противъ такихъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ правительство оказывалось рѣшительно безсильнымъ, такъ какъ оно оставило за собою только право ограничивать максимальные тарифы.

Возрастаніе цифры дохода съ пошлинъ съ одной стороны — возрастаніе движенія по желѣзнымъ дорогамъ при существованіи низкихъ тарифовъ и возвышеніе приплатъ по гарантіямъ съ другой стороны! — Жалобы на безпрестанное повышеніе пошлинъ и на загражденіе нашихъ границъ для ввоза иностранныхъ произведеній — и при всемъ этомъ нескончаемое пониженіе желѣзно-дорожныхъ тарифовъ! — Вотъ въ какомъ видѣ намъ представляется наша теперешняя таможенная политика; установленіе золотыхъ пошлинъ, повышеніе пошлинъ на желѣзо въ 1880 году, повышеніе всѣхъ пошлинъ въ 1881 г. на 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, и проч. мѣры не исключая послѣднихъ измѣненій таможеннаго тарифа 1882 года — и въ концѣ концовъ безконтрольные желѣзнодорожные тарифы, которыхъ и контролировать невозможно!

Несмотря на громадные московскіе обороты, распределенные между желѣзными дорогами приступившими къ конвенціи, финансовое положеніе участвующихъ дорогъ, за исключеніемъ Николаевской, выражается дефицитомъ, иными словами: тарифы оказываются слишкомъ низкими для покрытія расходовъ по эксплуатаціи и ремонту. (Въ 1882 году эксплуатація дала убытокъ: на Либавской ж. д. 1.006.000 р., на Риго-Динабургской ж. д. 263.000 р., на Балтійской ж. д. 1.542.000 р., на Московско-Брестской 3.482.000 р. и т. д.).

Но и противъ этихъ низкихъ конвенціальныхъ тарифовъ дружественнаго союза портовыхъ русскихъ жел. дор. и пароходныхъ обществъ, — въ началѣ нынѣшняго года Московско-Брестская жел. дор., участвуя въ портовомъ движеніи чрезъ Ригу на протяженіи 392 верстъ и чрезъ Либаву на протяженіи 702 версты, заключила конвенцію съ среднегерманскими желѣзными дорогами и установила среднегерманско-русское сообщеніе какъ „конкурирующую линію“ для сухопутныхъ сообщеній „германско-русскаго союза“ и для морскихъ „сообщеній чрезъ Либаву, Ригу и Ревель“ т. е. учредило конкурирующую линію двухъ портовъ, съ которыми она уже состояла въ соглашеніи.

Московско-Брестская желѣзная дорога, разумѣется, съумѣетъ въ защиту этой новой односторонней тарифной политики привести столько-же основательныхъ мотивовъ, сколько конкурирующіе пути при указаніи ошибочности и вреднаго вліянія ея политики. Но говорить объ этомъ подробно, повело бы слишкомъ далеко. Тѣмъ не менѣе пользуюсь случаемъ, чтобы выразить мое безпредѣльное уваженіе, предъ той геніальностью, съ которою со стороны *германскихъ интересовъ* старались на основаніи разныхъ статистическихъ данныхъ, доказывать все возможное, лишь бы способствовать вывозу въ Россію германскихъ товаровъ. Всякая мѣстная производительность Германіи до мелочей получила сполна благопріятныя для нея тарифныя ставки, причемъ вовсе небыло предпринято всеобщее безцѣльное пониженіе тарифовъ, но очевидно имѣлось въ виду создать полную картину такихъ путей сообщенія, которые находятся въ распоряженіи производства cadaго отдѣльнаго пункта, при указаніи способа соглашенія хозяйственныхъ интересовъ „германскаго вывоза“ съ финансовыми интересами германскихъ желѣзныхъ дорогъ

У насъ въ Россіи напротивъ, всякая большая или малая желѣзная дорога, конкурируетъ съ сосѣднею желѣзною дорогою, и ни одна изъ нихъ не заботится ни объ экономическихъ ни объ государственныхъ интересахъ. Главная задача, — это увеличить товарное движеніе; а для этого нѣтъ лучшее средство какъ тарифная конкуренція, которая безъ ущерба для желѣзныхъ дорогъ можетъ практиковаться систематически, такъ какъ всякіе дефициты вполнѣ покрываются изъ неизчерпаемаго источника казны государственной.

Крайне плачевные результаты хозяйства нашихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и упадокъ нашей торговли и промышленности, какъ нельзя лучше изображаютъ всю несостоятельность существующей у насъ тарифной системы.

Какъ же помочь этому горю?

По мнѣнію многихъ, стоило бы только казнѣ, прекратить уплату по гарантіямъ и дефицитамъ, и желѣзныя дороги неволью подчинялись бы требованіямъ администраціи. Но это не такъ легко; лишеніе или ограниченіе правительственныхъ субсидій дѣло весьма опасное; этой мѣрѣ воспротивились бы всѣ заграничные и здѣшніе акціонеры; возмущенныя такой мѣрою, Правленія желѣзныхъ дорогъ перестали бы содержать ихъ въ должномъ порядкѣ, и вообще это повело бы къ такому финансовому и коммерческому состоянію, за которое никакое уполномоченое административное лицо, какъ ни велики бы были его полномочіи, общественное довѣріе не взяло бы на себя отвѣтственность.

Общественное мнѣніе склоняется на сторону противниковъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства; администрація также всѣми силами старается ввести разныя улучшенія. Но все это напрасно! При громадномъ числѣ желѣзныхъ дорогъ у насъ образовалось огромное количество капитальныхъ силъ и частныхъ интересовъ, съ которыми борются ни общественное мнѣніе ни администрація не находятся въ состояніи.

Вся система нашихъ желѣзнодорожныхъ концессій оказывается весьма неосновательною. Ограничивъ „maximum“ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, мы имѣли главнымъ образомъ въ виду огражденіе публики отъ поборовъ желѣзныхъ дорогъ. Давъ желѣзнымъ дорогамъ возможность, понижать свои тарифы до „minimum“ безъ ограниченія



таковаго, и обезпечивъ ихъ разными гарантіями на случай дефицита мы тѣмъ самымъ создали для нихъ источники, эксплуатировать казну.

То — чего не оказалось возможнымъ достигнуть никакими административными мѣрами, по моему мнѣнію какъ нельзя лучше достигается **новымъ С.-Петербургскимъ морскимъ каналомъ.**

Въ предъидущемъ я высказалъ свое мнѣніе:

1) по поводу необычайнаго упадка торговли С.-Петербурга;  
2) по поводу весьма важнаго значенія Москвы, представляющей центральный пунктъ сосредоточенія почти половины ввозимыхъ въ Россію товаровъ;

3) по поводу весьма нераціональныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ вообще и въ особенности по поводу ихъ отношеній къ государственнымъ и экономическимъ интересамъ.

Въ противоположность всему этому, С.-Петербургскій морской каналъ даетъ возможность товарамъ, пройти кратчайшимъ естественнымъ путемъ въ Москву, составляетъ какъ бы „ключъ“ къ этому центру Россійскихъ экономическихъ и коммерческихъ отношеній, на которомъ сосредоточивается тарифная политика не только весьма значительной сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но также отчасти и тарифная политика сосѣдственныхъ съ нами государствъ.

*И изъ этого выходитъ, что судьба этой громадной сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ которой Правительство сильно заинтересовано, будетъ зависеть отъ того — кто будетъ хозяиномъ этого „ключа“ къ кратчайшему пути. Точно такъ же и судьба хозяйственнаго и экономическаго положенія Россіи будетъ находиться отчасти въ тѣхъ-же рукахъ, такъ какъ ж. д. тарифы, пошлинная и общехозяйственная политика, должны находиться въ постоянномъ взаимодействіи.*

Не подлежитъ сомнѣнію, что С.-Петербургскій морской каналъ въ этомъ отношеніи окажетъ громадную пользу, а также послужитъ регуляторомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и что хозяинъ

этого „сооруженія“ представляющаго ключъ къ кратчайшему шести-сотверстному пути сообщенія съ Москвою и цѣлымъ Московскимъ райономъ желѣзнодорожныхъ путей, можетъ, во всякое время предписывать по своему усмотрѣнiю тарифы всѣмъ ж. д. обществамъ, чего не могли до сихъ поръ сдѣлать ни общественное мнѣнiе ни администрація. И не найдется ни одной желѣзной дороги, которая бы могла заключать конвенціи помимо хозяина этого сооруженія, стоящаго въ главѣ кратчайшаго пути сообщенія съ Москвою!

Въ подтвержденіе этого приведу примѣръ перевозки любаго товара, на пр. сельскохозяйственныхъ орудій и локобилей. По тарифу прямаго сообщенія изъ Либавы, Риги и Ревеля въ Москву провозъ стоитъ 36 коп., по тарифу прямаго заморскаго сообщенія чрезъ эти порты  $30\frac{1}{2}$  коп.; мѣстный тарифъ изъ С.-Петербурга въ Москву 30 к. прямымъ тарифомъ Путиловской жел. дор. въ Москву  $31\frac{1}{4}$  коп. И такъ самый длинный путь изъ Либавы въ Москву перевозитъ этотъ товаръ по  $\frac{1}{40}$  к. съ пуда и версты, Николаевская желѣзная дорога беретъ по  $\frac{1}{20}$  коп. Но Николаевская ж. д. по пути чрезъ Ревель въ этихъ тарифахъ сама заинтересована въ ставкахъ 36 и  $30\frac{1}{2}$  коп., а именно она участвуетъ на протяженіи 550 верстъ по 22,3 коп. и 18,9 коп., т. е. получаетъ съ пуда и версты всетаки по  $\frac{1}{25}$  и  $\frac{1}{30}$  коп.—Если по этому которая либо изъ участвующихъ желѣзныхъ дорогъ, изъ какихъ либо причинъ, вздумала бы понизить тарифъ, или если повышеніе существующаго тарифа было бы желательнымъ, или наконецъ если бы какой либо изъ существующихъ тарифовъ конкурирующей группы оказался бы убыточнымъ, то нѣтъ ничего проще и естественнѣе, какъ установить по новому сообщеніи чрезъ с.-петербургскій морской каналъ на тотъ-же товаръ очень низкій тарифъ, или установить на какой либо другой важный товаръ репрессальный тарифъ, чтобъ дать дѣлу совершенно другое направленіе согласное съ финансовыми и государственными интересами. — Въ предъидущемъ случаѣ Управление Морскаго канала и ввознаго бассейна, основываясь на приходящуюся долю Николаевской ж. д. по конвенціоннымъ тарифамъ, могло бы прямо сказать: тарифъ состоитъ изъ  $\frac{1}{30}$  коп. на 600 верстъ для Николаевской ж. д. равенъ 20 коп., гаваньская соединительная вѣтвь получаетъ 1 или 2 коп.; за пользованіе каналомъ и гаванью въ пользу казны и т. д. опредѣляется тоже 2 коп.; такъ что общая цифра

тарифа отъ Гутуевского бассейна до Москвы составитъ 25 коп.; если и этого не достаточно для достиженія цѣли, то можно далѣе понизить. Очевидно что ни одна желѣзная дорога не въ состояніи бы была, конкурировать съ этимъ кратчайшимъ путемъ. — Если же между всѣми конкурирующими желѣзными дорогами существуетъ тарифный миръ подъ контролемъ вышеозначеннаго управленія, то и на этомъ новомъ пути тарифъ могъ бы быть возвышенный въ пользу трехъ участвующихъ факторовъ, а именно: казны, николаевской ж. д. и портовой соединительной вѣтви.

При такомъ громадномъ значеніи С.-Петербургскаго морскаго канала и ввознаго бассейна, составляющихъ какъ бы ключъ къ новому пути сообщенія, невольно приходится спросить: *кто будетъ и кто долженъ владѣть этимъ важнымъ ключемъ?*

По ограниченности размѣра настоящаго очерка не считаю возможнымъ, далѣе вдаваться въ разсмотрѣніе относящихся къ этому предмету соображеній, но считаю „разрѣшеніе этого“ вопроса вполне „своевременнымъ“ именно въ настоящее время, когда предполагается открыть новый путь сообщенія чрезъ морской каналъ и Гутуевскій ввозной бассейнъ, и въ виду всѣхъ вышеупомянутыхъ экономическихъ, государственныхъ, коммерческихъ и желѣзнодорожно-финансовыхъ интересовъ, которые всѣ сосредоточиваются въ Министерствѣ Финансовъ, и въ виду частныхъ интересовъ пробужденныхъ этимъ предпріятіемъ.

Отъ разрѣшенія этого вопроса зависитъ также и доходность потраченныхъ на сооруженіе морскаго канала милліоновъ. Для множества другихъ портовъ правительство, пожертвовавъ милліоны, стало до извѣстной степени благодѣтелемъ коммерческихъ интересовъ; дѣлая расходъ, государство отказывалось отъ всякихъ значительныхъ сборовъ за пользованіе сооружениями, или передавало ихъ обществамъ и корпораціямъ для эксплуатаціи, не имѣя особенныхъ видовъ ни въ настоящемъ, ни въ будущемъ. Разширеніе Ревельскаго порта напр. обошлось казнѣ 700,000 р. При рѣшеніи вопроса о расширеніи порта въ 1870 году, обсуждаемъ былъ также вопросъ о судоходномъ сборѣ. Городъ Ревель просилъ единовременную уплату капитала въ 100,000 р. въ замѣнъ правъ города на рза-

ные портовые и судоходные сборы, соразмѣрно ежегодному доходу въ 6000 р.; но вмѣсто этого, городу предоставлено было право ласто-ваго сбора по 23 коп. съ ластва и право процентнаго сбора съ товаровъ. Эти сборы дали городу Ревелю въ пять лѣтъ, съ 1877 по 1881 годъ, весьма значительную сумму дохода въ 701.801 руб. т. е. среднимъ числомъ по 140.360 р. въ годъ, тогда какъ въ 1870 г. городъ требовалъ *единовременно* только 100.000 р. соотвѣтственно годовому доходу въ 6000 р.

Этотъ примѣръ нашей финансовой хроники заслуживаетъ вниманія и стоитъ быть упомянутымъ.

## У.

### Бассейнъ «Морская пристань» и Общество Путиловской желѣзной дороги.

Бассейнъ „морская пристань“, сооруженный Обществомъ Путиловской желѣзной дороги при южномъ рукавѣ С.-Петербургскаго морскаго канала, по существующимъ предположеніямъ, долженъ со временемъ служить портомъ для вывозимыхъ товаровъ. Временно этотъ бассейнъ, стараньями Общества Путиловской желѣзной дороги, весной 1882 года былъ открытъ, не только для нарузки вывозимыхъ товаровъ, но и для выгрузки ввозныхъ транзитныхъ товаровъ, т. е. такихъ, которые назначены въ Москву или въ Петербургскую сухопутную таможду или въ Петербургскую портовую таможду. Къ этому новому пути сообщенія купечество отнеслось совершенно равнодушно. Морской клиперъ „Наѣздникъ“ въ Іюнѣ 1882 года совершилъ пробное плаваніе по каналу, а затѣмъ пароходъ „Рюрикъ“, принадлежащій С.-Петербургскому Обществу Пароходства, рѣшился пройти по каналу съ грузомъ угля для здѣшней фирмы „К. Вахтеръ и К<sup>о</sup>“ до вышеозначеннаго бассейна. Это первое коммерческое судно, появившееся на водахъ новаго морскаго канала. Выгрузка парохода совершилась впрочемъ очень медленно, расходы выгрузки оказались сравнительно высокими, словомъ, результатъ оказался ниже всякихъ ожиданій; нѣкоторое любопытство и малый интересъ, выраженные купечествомъ, прошли безслѣдно, тѣмъ болѣе что эти опыты были первые и послѣдніе.

Къ концу навигацій 1882 года гавань „морская пристань“ покрылась тьмой забвенія, отличавшую ее со времени ея существованія.

Въ Сентябрѣ мѣсяцѣ 1882 г. г.г. Печаткины (писчебумагофабриканты) пригласили меня, принять участіе въ экскурсіи на морскую пристань. Г.г. Печаткины, съ которыми я нахожусь въ обширныхъ и весьма оживленныхъ сношеніяхъ, ежегодно потребляютъ большое количество сыраго заграничнаго матерьяла, почему и всячески изыскиваютъ средства получить его болѣе дешевымъ и притомъ кратчайшимъ путемъ, и поэтому просили меня, хотя бы для опыта, испробовать бассейнъ „Морская пристань“. Поэтому въ концѣ навигаціи я съ разрѣшенія таможеннаго вѣдомства заказалъ тремъ пароходамъ съ товарами, предназначенными для отправленія по желѣзной дорогѣ, пройти въ Морскую пристань и разгрузиться. Не могу при этомъ не упомянуть о курьезномъ упрямствѣ, обнаруженномъ первымъ изъ пароходовъ, который не смотря на то, что сидѣлъ не глубоко (не глубже 11 ф.) никакъ не рѣшался пуститься въ невѣдомый новый путь, такъ что потребовалось „убѣдить“ его въ возможности прохода, каковой имъ и былъ благополучно выполненъ, послѣ заключенія уговора съ подошедшимъ уже тогда-же другимъ моимъ пароходомъ въ обезпеченіе могущихъ случиться на пути несчастій. Кромѣ того подряженъ былъ еще и буксирный пароходъ — на всякій случай. Съ точки зрѣнія дѣловой коммерческой, этимъ первымъ опытомъ я остался доволенъ; хотя расходы провоза чрезъ морскую пристань были не особенно меньше расходовъ перевозки чрезъ С.-Петербургъ, тѣмъ не менѣе я пользовался нѣкоторыми удобствами, которыхъ такъ бы не имѣлъ.

Будучи практичнымъ коммерческимъ человѣкомъ, отъ моего вниманія конечно не ускользнули недостатки этого сооруженія; тѣмъ не менѣе, въ виду увѣреній Правленія желѣзной дороги о стараніи позаботиться о привлеченіи возможно большихъ оборотовъ, я полагалъ несомнѣннымъ, что при нѣкоторомъ пониманіи существующихъ интересовъ здѣсь можно устроить пунктъ пути сообщенія вполне вознаграждающій потраченный трудъ.

Вотъ при какихъ обстоятельствахъ я въ началѣ текущаго года принялъ на себя трудъ „коммерческаго агента Общества Путиловской желѣзной дороги“. Отъ этихъ трудовъ я вынужденъ былъ, по прошествіи 7 мѣсяцевъ отказаться, но въ этотъ короткій срокъ я

успѣлъ собрать богатый опытъ, единственно благодаря неутомимому интересу этому новому пути сообщенія; и этотъ то опытъ позволяетъ мнѣ о немъ высказаться на основаніи практики какъ лицу вполнѣ компетентному.

Эту замѣтку считаю необходимымъ сдѣлать потому, что многіе изъ знающихъ меня и друзей, поставили мнѣ въ укоръ, что я интересовался этимъ путемъ сообщенія и пожертвовалъ ему столько труда и дорогаго времени, именно въ весьма для него неблагоприятное первоначальнаго время открытія.

Во время моей дѣятельности для Общества Путиловской ж. д., въ Январѣ мѣсяцѣ нынѣшняго 1883 года происходили первые переговоры съ директоромъ корол. Нидерл. Общ. пароходства, въ Берлинѣ. Въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ происходили снова переговоры, которые и тогда еще ни къ чему особенному не привели; въ протоколѣ тогда составленномъ, это пароходное общество хотя и выразило готовность открыть правильныя сообщенія, но требовало для того особыя гарантіи и привилегіи, въ виду разныхъ сомнѣній въ удобоисполнимости предполагавшихся рейсовъ. Корол. Нидерл. Общ. пароходства, — принимая участіе въ весьма выгодныхъ конвенціяхъ сообщенія чрезъ порты Ревель, Ригу и Либаву, — имѣло конечно для своего обезпеченія право требовать извѣстныхъ гарантій, и этого ему въ упрекъ ставить нельзя. Не такъ взыскательно отнеслись къ моимъ предложеніямъ Гамбургскія пароходныя фирмы; переговоры съ Гамбургскими фирмами „А. Кирстенъ“ и „Амзинкъ и Гелль“, длились не долго, и на основаніи соглашенія они обѣщались производить правильныя пароходныя рейсы между Гамбургомъ и Морскою пристанью. Впослѣдствіи ихъ стали уговаривать, не пускаться въ это предпріятіе, и дѣло вѣроятно также бы ничѣмъ не кончилось, если бы не одержали верхъ личное ко мнѣ довѣріе и личныя гарантіи, имъ мною предложенныя.

Такимъ образомъ оказалось возможнымъ занести въ лѣтописи канала приходъ перваго заграничнаго парохода фирмы „А. Кирстенъ“ — пароходъ „Гемма“ — который открылъ правильное сообщеніе по каналу, и со своей осадкою въ 16½ футовъ доказалъ глубину канала. Когда затѣмъ въ каналъ вошелъ второй пароходъ той же

фирмы „Ессика“, то всё сомнѣнія, относительно возможности сообщенія, разсѣялись.

Считаю особенно пріятнымъ долгомъ выразить представителямъ вышеозначенной фирмы мою особую благодарность за готовность принять на себя инициативу правильныхъ рейсовъ, за снисхожденіе, съ которымъ они отнеслись ко всѣмъ затрудненіямъ тутъ встрѣченнымъ, и за поддержаніе рейсовъ въ теченіи всего времени навигаціи. Съ особеннымъ удовольствіемъ могу замѣтить, что и корол. Нидерл. Общ. пароходства прислало нѣсколько пароходовъ въ новый портъ, хотя только къ концу навигаціи. Не могу не выразить особенной благодарности *таможенному вѣдомству* за необыкновенную предупредительность, съ которою оно относилось къ интересамъ пришедшихъ пароходовъ и владѣльцевъ товаровъ на нихъ, облегчая выполненіе всякихъ таможенныхъ формальностей, на сколько было возможно для таможенныхъ интересовъ.

Весьма важнымъ затрудненіемъ сообщенія оказалось невозможность получить на морской пристани товара для вывоза; вслѣдствіе этого Гамбургская пароходная фирма за свой страхъ и расхоль подрядило лихтера для подвоза товара. Для устраненія выше упомянутыхъ затрудненій я весьма обязанъ торговому дому „Э. Г. Брантъ и К<sup>о</sup>“, стоящему во главѣ хлѣбной торговли, и торговой фирмы „Т. Саксенъ“, какъ владѣльцу большой лихтерной флотилии.

Надѣюсь, что этотъ хронологическій очеркъ открытія движенія по вновь проложенному пути не лишень интереса.

Рѣдко бываетъ, чтобы такое сооруженіе воздвигнутое помощію громаднхъ затратъ для осуществленія обширныхъ цѣлей, было встрѣчено купечествомъ и судохозяевами столь равнодушно.

Нельзя конечно не замѣтить, что вообще „морская пристань“ далеко не оправдала тѣхъ надеждъ, которыя на нее возлагали. Поэтому пользованіе ею въ нынѣшнемъ году было весьма ограниченное. Безусловно винить въ томъ Общество Путиловской желѣзной дороги нельзя, такъ какъ оно напр. въ сравненіи съ портами Ревеля, Риги и Либавы, находилось относительно тарифовъ въ гораздо худшемъ положеніи, какъ мною уже указано въ гл. IV, а именно находилось въ польнѣйшой зависимости отъ Николаевской ж. д., которая соображалась съ своими собственными интересами.



Бассейнъ „Морская пристань“ находится въ весьма невыгодныхъ топографическихъ и коммерческихъ условіяхъ.

О „технической“ сторонѣ этого сооруженія умалчиваю.

Гамбургскія пароходы были посѣщены многими высокопоставленными лицами, которыя осматривали желѣзную дорогу и пристань, и поэтому я не считаю себя вправѣ объ этомъ предметѣ распространяться, даже и тогда, если бы сужденія мои были благопріятны для технической части сооруженія.

Что касается „коммерческой“ стороны бассейна, то объ ней считаю нужнымъ сдѣлать нѣсколько замѣчаній.

Вслѣдствіе своего положенія на разстояніи отъ 13—18 верстъ отъ петербургскихъ вокзаловъ желѣзныхъ дорогъ, сообщенія съ нимъ затруднительны. Находясь на разстояніи почти 20 верстъ отъ хлѣбныхъ невскихъ амбаровъ, морская пристань для нихъ не представляетъ никакихъ существенныхъ выгодъ. Доставка хлѣба къ ней по желѣзной дорогѣ, обойдется гораздо дороже доставки на лихтерахъ. Доставка же хлѣба на лихтерахъ не представляетъ никакихъ выгодъ для желѣзной дороги. Если же желѣзная дорога вздумала бы наложить лихтерный сборъ, то лихтера перестали бы приходить въ бассейнъ, а вывозъ нашего хлѣба былъ бы обремененъ новымъ налогомъ, и этого то желательно избѣгать.

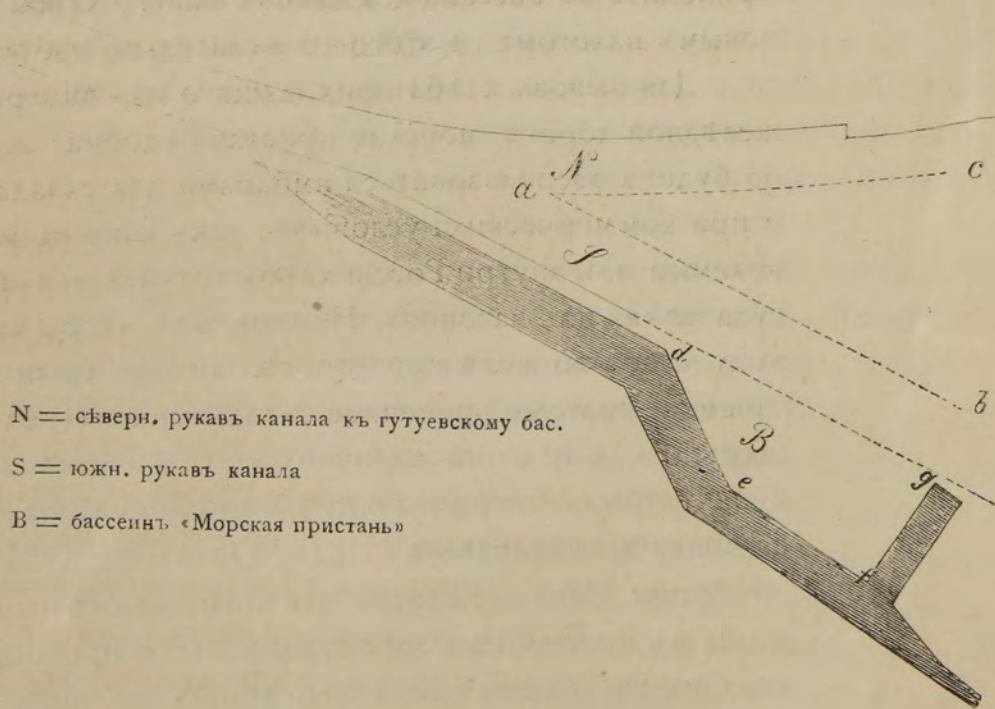
Для вывоза хлѣба приходящаго изъ внутреннихъ губерній по желѣзной дорогѣ, морская пристань удобна, если у пристани можно будетъ воспользоваться амбарами для склада за дешевую плату и при коммерческихъ условіяхъ, такъ какъ не мыслимо, чтобы привозимый изъ внутри Россіи хлѣбъ тотчасъ могъ быть нагружаемъ на суда *прямо* изъ вагоновъ. Невозможно, чтобы каждый разъ къ приходу хлѣба по желѣзной дорогѣ, готовы были пароходы для его приѣмки; поэтому временное складываніе хлѣба является неизбѣжнымъ. Въ виду этого впрочемъ тамъ и устроены амбары. Побудить купечество воспользоваться этими сооруженіями и новымъ путемъ сообщенія, составляетъ задачу Правленія Общества Путиловской желѣзной дороги, которое для того должно бы принять надлежащія мѣры къ правильной организаціи всего предпріятія. Особыхъ выгодъ въ настоящее время этотъ путь не имѣетъ; поэтому никому нѣтъ охоты, жертвовать временемъ и трудомъ для пользованія имъ изъ-за мелочныхъ выгодъ; но нѣтъ сомнѣнія, что, если Правленіе

приметь мѣры, сопряженныя съ нѣкоторыми особыми выгодами, то морская пристань для нашего коммерческаго міра пріобрѣтетъ нѣкоторое значеніе.

Въ нынѣшнемъ году бассейнъ оказалъ практическую пользу вывозу нефти различныхъ фирмъ. Въ началѣ года мнѣ удалось напр. убѣдить фирму Нобель воспользоваться морскою пристанью, вслѣдствіе чего фирма бр. Нобель въ этомъ году вывезла черезъ морскую пристань до 300.000 пудовъ минеральнаго масла и керосина.

По моему мнѣнію, Управленію желѣзной дороги, при извѣстной инициативѣ, удастся пробудить движеніе нѣкоторой части вывоза черезъ морскую пристань, если оно дѣятельно примется за правильную организацію сообщенія. Въ наше время успѣхъ оборотовъ во многомъ зависитъ и отъ дѣятельнаго прилежанія; сами собой обороты не явятся, въ особенности если дѣло само по себѣ не представляетъ особыхъ выгодъ.

Бассейнъ „Морская Пристань“ имѣетъ видъ продолговатой параллельной трапеціи; изъ четырехъ сторонъ бассейна три стороны,



N = сѣверн. рукавъ канала къ гутуевскому бас.

S = южн. рукавъ канала

B = бассейнъ «Морская пристань»

длиной:  $de = 115$  саж.,  $ef = 75$  саж. и  $fg = 98$  саж. служатъ набережными для сообщенія; четвертая, самая длинная сторона  $dg$ , открыта

чтобы дать судамъ мѣсто для маневрированія. Весь бассейнъ занимаетъ площадь въ 13.000 кв. саж., а протяженіе его набережныхъ составляетъ почти 300 погонныхъ саж., поэтому онъ для „обширныхъ“ сношеній слишкомъ малъ; для обширнаго же бассейна и обширныхъ сношеній, самая желѣзная дорога и ея сооруженія оказываются слишкомъ малыми и недостаточными. Повидимому въ этомъ недостаткѣ сооруженіи не хотятъ сознаться, въ виду громадныхъ суммъ на нихъ потраченныхъ. По отчету Правленія Общества Путилов. жел. дор. 1881—82 годовъ, постройка желѣзной дороги и бассейна съ сооруженіями обошлась въ 7.000.000 руб. Наличие въ эту сумму слѣдующая: малый бассейнъ въ 13.000 кв. саж., деревянная набережная, рельсовый путь на протяженіи 33 верстъ (съ весьма прискорбнымъ подвижнымъ составомъ, вслѣдствіе чего Путиловская жел. д. поставлена въ полнѣйшую зависимость отъ другихъ желѣзныхъ дорогъ); деревянные амбары и постройки, прочій матеріалъ нисколько не соотвѣтствуетъ дѣйствительнымъ потребностямъ портовыхъ сношеній и неблагонадеженъ. Такъ напр. есть подъемные краны, но объ нихъ говорить не стоитъ; пожарныя принадлежности имѣются также на лицо, но они скорѣе могутъ служить для садоводства или другихъ надобностей чѣмъ на случай пожара, и. т. д. Финансовое положеніе Общества повидимому также не завидное; о причинахъ этого состоянія и ихъ послѣдствіяхъ умолчу.

Бассейнъ нисколько не соотвѣтствуетъ требованіямъ таможенныхъ интересовъ относительно „ввозимыхъ“ товаровъ, такъ какъ амбары его деревянные и принадлежатъ Обществу Путиловской ж. д. Такимъ образомъ и частное лицо въ виду § 996 таможеннаго устава поставлено въ невыгодное положеніе.

Всѣ эти недостатки и еще многіе другіе, имѣютъ вліяніе на довѣріе публики; неудобное сообщеніе между морскою пристанью и городомъ, сопряжено съ множествомъ экстренныхъ расходовъ; и по этому неудивительно, что и во второй періодъ навигаціи купечество къ Морской пристани и Обществу Путиловской ж. д. отнеслось почти съ такимъ же равнодушіемъ, какъ и въ прошломъ году. Пользованіе этими новыми сооруженіями требуетъ особаго вниманія къ существующимъ порядкамъ и осторожности, а къ этому не всякій склоненъ.

При такихъ обстоятельствахъ Таможенное вѣдомство, выказало необыкновенное усердіе въ содѣйствіи къ успѣху сообщеній. Департаментъ таможенныхъ сборовъ разрѣшилъ очистку отъ пошлинъ партіонныхъ транзитныхъ товаровъ на „Морской пристани“ подъ личной отвѣтственности управляющихъ С.-Петербургской портовой таможни. Не было ни одного случая отказа таможеннымъ вѣдомствомъ въ чемъ либо. Достоинно замѣчанія особенно то, что таможенные чиновники, приставленные къ Морской пристани, служили вообще при весьма незавидныхъ обстоятельствахъ.

Впрочемъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что бассейнъ „Морская Пристань“ открытъ какъ ввозной портъ лишь временно, впредь до открытія „Гутуевского бассейна“; при такомъ временномъ назначеніи, отъ него конечно нельзя ожидать чего нибудь особеннаго. Поэтому остается пожелать, чтобы этотъ бассейнъ недолго находился бы въ настоящемъ положеніи и скоро предоставленъ былъ бы своему настоящему назначенію, служить исключительно вывознымъ портомъ, но и тутъ рѣчь могла бы только быть о добровольномъ, но ни какъ не объ обязательномъ пользованіи.

Для „вывоза“ бассейнъ представляетъ условную пользу; для этого однако требуется чтобы бассейнъ могъ служить для нагрузки хлѣба, приходящаго изъ внутри Россіи по желѣзной дорогѣ, а также хлѣба привозимаго на лихтерахъ внизъ по Невѣ. Большая часть получаемаго изъ внутри Россіи хлѣба, привозится въ С.-Петербургъ на волжскихъ баркахъ; съ барокъ хлѣбъ перегружается, по старому обычаю, на лихтера, перевозящіе его на морскія корабли; но лихтера имѣютъ еще и другое назначеніе. Хлѣбъ на баркахъ большею частью составляетъ собственность первыхъ рукъ, изъ которыхъ его здѣсь перепродаютъ во вторыя руки, нашимъ экспортерамъ; при переходѣ владѣнія хлѣбомъ изъ однихъ рукъ въ другія, разумѣется, опредѣляется его количество и качество, и это дѣлается именно при перегрузкѣ его изъ барокъ въ лихтера. И барки и лихтера кромѣ того зачастую замѣняютъ складочный амбаръ. Поэтому лихтерные издержки отъ 10 до 15 коп. съ четверти (о которыхъ я уже говорилъ) составляютъ сравнительно не высокую плату, если принять въ соображеніе означенную двойную пользу этихъ судовъ; и если бы мы сегодня или завтра, дѣйствительно соединили верхнюю Неву съ бассейномъ, посредствомъ проектированнаго канала, и

волжскія барки этимъ путемъ прямо могли бы подходить къ морскимъ кораблямъ для перегрузки, то и тогда нельзя было бы обойти уплаты соразмѣрнаго удовлетворенія за потерю времени на медленную перегрузку хлѣба изъ барокъ въ морскіе корабли и на опредѣленіе его вѣса и качества. Поэтому лихтера и барки и впредь останутся необходимымъ факторомъ для вывознаго бассейна „Морская пристань“.

Если представляется надобность расширенія бассейна „Морская Пристань“, то это весьма легко; бассейнъ „Морская Пристань“ находится въ углу образуемомъ южнымъ и сѣвернымъ рукавами морскаго канала; уголъ между этими рукавами представляетъ морскую площадь (по чертежу а в с), которая безъ особыхъ значительныхъ расходовъ могла бы служить якорной стоянкой для лихтеровъ, и для этого быть углублена. Специалисты утверждаютъ, что здѣсь происходилъ бы значительный прибой волнъ и я противъ этого спорить не стану, но полагаю, что во всякомъ случаѣ этотъ вопросъ не худо бы разобрать по внимательнѣе. Если бы эта идея оказалась практически выполнимою, то бассейнъ „Морская пристань“ ближе бы придвинулся къ цѣли, служить мѣстомъ вывоза товаровъ. Если же эта идея на практикѣ не осуществима, то бассейнъ останется лишъ второстепеннымъ факторомъ для вывоза отдѣльныхъ партій хлѣба и нѣкоторыхъ другихъ вывозныхъ товаровъ, какъ напр. для вывоза нефтяныхъ продуктовъ (какъ были примѣры) и пр.

Остается ли бассейнъ „Морская пристань“ при настоящихъ условіяхъ, или будетъ ли онъ расширенъ, Обществу Путиловской ж. д. въ обоихъ случаяхъ надлежитъ позаботиться о рациональной организаціи „вывоза“ и именно вывоза хлѣба. Притокъ вывозимыхъ товаровъ самъ собой не совершится; купечество и впредь останется противникомъ этого нововведеннаго сооруженія до тѣхъ поръ, пока не будетъ введена правильная организаторская дѣятельность съ цѣлью улучшенія существующихъ порядковъ и удовлетворенія справедливыхъ коммерческихъ желаній и потребностей.

Статистика судоходства на „морской пристани“ въ навигацію 1883 года составленная мною на слѣдующей стран. вполне подтверждаетъ предидущія замѣчанія.

### Движеніе коммерческихъ судовъ за 1883 годъ на Морской Пристані.

| № по при-<br>бытію.       | Флагъ.  | Названіе.     | Адресатъ.                               | Грузъ привознымъ товарамъ:         |                                                 | Грузъ<br>вывознымъ това-<br>рамъ:     |
|---------------------------|---------|---------------|-----------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------|
|                           |         |               |                                         | всего<br>выгружено въ<br>бассейнѣ: | изъ которыхъ<br>поступило на<br>пристань ж. д.: |                                       |
| а) прибывшіе съ товаромъ: |         |               |                                         |                                    |                                                 |                                       |
| 1.                        | Гамб.   | Гемма 1.      | Пар. Ф. Гохъ                            | 42641 п. разн. т.                  | 3089 пудовъ                                     | 50000 п. разн. т. и хл.               |
| 2.                        | Норв.   | Викторія      | П. Ф. Гохъ                              | 20000 " древ. м.                   | 20000 "                                         | —                                     |
| 3.                        | Гамб.   | Ессика 1.     | П. Ф. Гохъ                              | 34287 " разн. т.                   | 10209 "                                         | 41500 п. разн. т. и хл.               |
| 4.                        | Русск.  | Даали         | — Б. Гофмаркъ                           | 11000 " цементъ                    | 11000 "                                         | —                                     |
| 5.                        | Русск.  | Оскаръ        | П. Ф. Гохъ, д. кон-<br>траг. п. у. кан. | 39600 " цементъ                    | —                                               | —                                     |
| 6.                        | Датск.  | Алмаръ        | — Ордеръ                                | глина                              | вся партія                                      | —                                     |
| 7.                        | Гамб.   | Гемма 2.      | П. Ф. Гохъ                              | 43000 " разн. т.                   | 6800 "                                          | 43600 п. разн. т. и хл.               |
| 8.                        | Швед.   | Отто          | П. Путиловск. зав.                      | 453 тонъ чугуна                    | —                                               | —                                     |
| 9.                        | Русск.  | Герда         | — Б. Гофмаркъ                           | 7700 п. цементъ                    | 7700 "                                          | —                                     |
| 10.                       | Русск.  | Дюна          | П. Н. Даль                              | 27000 " цементъ                    | 27000 "                                         | —                                     |
| 11.                       | Русск.  | Геневра       | П. } Ф. Гохъ, д. кон-                   | цементъ                            | —                                               | —                                     |
| 12.                       | Русск.  | Ундина        | П. } траг. п. у. м. к.                  | цементъ                            | —                                               | —                                     |
| 13.                       | Швед.   | Анна          | П. Путиловск. зав.                      | 297 тонъ чугуна                    | —                                               | —                                     |
| 16.                       | Гамб.   | Ессика 2.     | П. Ф. Гохъ                              | 35000 п. разн. т.                  | 5600 "                                          | 42500 п. разн. т. и хл.               |
| 17.                       | Русск.  | Дюна          | П. Н. Даль                              | 33000 " цементъ                    | 20000 "                                         | —                                     |
| 18.                       | Русск.  | Рига          | П. Н. Даль                              | 28500 " цементъ                    |                                                 | —                                     |
| 19.                       | Швед.   | Фригга        | П. Ф. Гохъ                              | 20000 " древ. м.                   | 20000 "                                         | —                                     |
| 20.                       |         | судно         | Ордеръ                                  | 300 кипъ хлопч. бум.               | 300 кипъ                                        | —                                     |
| 21.                       | Русск.  | Геневра       | П. Ордеръ                               | гипсъ                              | —                                               | —                                     |
| 23.                       | Гамб.   | Гемма 3.      | П. Ф. Гохъ                              | 45000 п. разн. т.                  | 7000 пудовъ                                     | 46500 п. хл. и мин. м.                |
| 24.                       | Норв.   | Діана         | П. Ордеръ                               | 20000 " древ. м.                   | 20000 "                                         | —                                     |
| 29.                       | Гамб.   | Ессика 3.     | П. Ф. Гохъ                              | 18576 " разн. т.                   | 10800 "                                         | 53700 п. хл. и мин. м.                |
| 33.                       | Гамб.   | Гемма 4.      | П. Ф. Гохъ                              | 32000 "                            | 7200 "                                          | 51060 " "                             |
| 39.                       | Швед.   | Солиде        | П. Ордеръ                               | 2700 " древ. м.                    | 2700 "                                          | —                                     |
| 40.                       | Гамб.   | Ессика 4.     | П. Ф. Гохъ                              | 47500 " разн. т.                   | 2100 "                                          | 45000 пуд. хлѣба                      |
| 41.                       | Голл.   | Веста         | П. Ф. Утеманъ                           | разные товары                      | —                                               | п. хл. и мин. м.                      |
| 46.                       | Гамб.   | Гемма 5.      | П. Ф. Гохъ                              | 38000 п. разн. т.                  | 20100 "                                         | груз. въ Кроншт.                      |
| 47.                       | Голл.   | Беренисе      | П. Ф. Утеманъ                           | разные товары                      | —                                               | разн. товары.                         |
| 49/51.                    |         | 3 судна       | — Ордеръ                                | 50000 пуд. сода                    | 50000 "                                         | —                                     |
| 52.                       | Голл.   | Цересъ        | П. Ф. Утеманъ                           | разные товары                      | 46 ящ. рѣшмишь                                  | разные товары и<br>догруз. въ Кроншт. |
| б) прибывшіе порожними:   |         |               |                                         |                                    |                                                 |                                       |
| 14.                       | Англ.   | Коссакъ       | П. Спб. Пар. Общ.                       | —                                  | —                                               | хлѣбъ и мин. масло                    |
| 15.                       | Бремен. | Сонекъ        | П. —                                    | —                                  | —                                               | —                                     |
| 22.                       | Русск.  | Сало          | — Ордеръ                                | —                                  | —                                               | кость.                                |
| 25.                       | Герм.   | Гейнрихъ      | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 7700 пуд. м. масла                    |
| 26.                       | Англ.   | Коссакъ       | П. Спб. Пар. Общ.                       | —                                  | —                                               | хлѣбъ и мин. масло                    |
| 27.                       | Франц.  | Уніонъ        | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 9900 пуд. мин. масла                  |
| 28.                       | Англ.   | Петербургъ    | П. Спб. Пар. Общ.                       | —                                  | —                                               | хлѣбъ и мин. масло                    |
| 30.                       | Герм.   | Аделе         | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 10000 п. мин. масло                   |
| 31.                       | Герм.   | Бреславъ      | П. Ф. Утеманъ                           | —                                  | —                                               | 5000 боч. керосина                    |
| 32.                       | Русск.  | Густава       | — Ордеръ                                | —                                  | —                                               | кость                                 |
| 34.                       | Герм.   | Капелленъ     | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 567 боч. керосина                     |
| 35.                       | Русск.  | Анна Катарина | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 567 боч. керосина                     |
| 36.                       | Русск.  | Маріе         | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 968 боч. керосина                     |
| 37.                       | Англ.   | Коссакъ       | — Спб. Пар. Общ.                        | —                                  | —                                               | 6792 боч. мин. масл.                  |
| 38.                       | Герм.   | Бреславъ      | — Ф. Утеманъ                            | —                                  | —                                               | 5363 боч. керосина                    |
| 42.                       | Герм.   | Аллине        | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 832 боч. мин. масл.                   |
| 43.                       | Голл.   | Анна          | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | тоже                                  |
| 44.                       | Русск.  | Сиріусъ       | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 1850 боч. мин. масл.                  |
| 45.                       | Русск.  | Элли          | — Бр. Нобель                            | —                                  | —                                               | 300 боч. керосина                     |
| 48.                       | Герм.   | Москва        | П. Ф. Утеманъ                           | —                                  | —                                               | 1000 боч. мин. масл.                  |
| 53.                       | Англ.   | Коссакъ       | П. Спб. Пар. Общ.                       | —                                  | —                                               | мин. масл. и кудели                   |

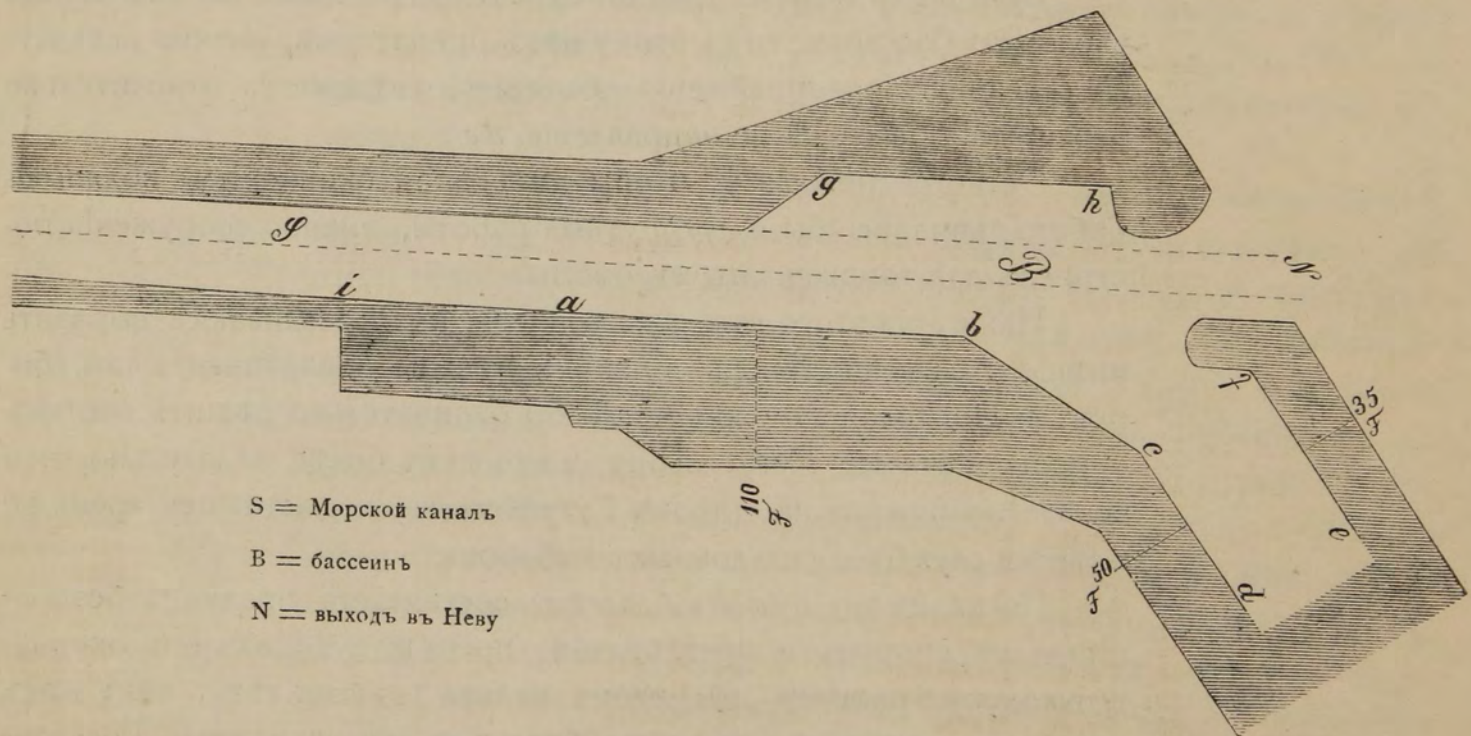
Кромѣ того фирмою К. Вахтеръ и Ко. отправлено черезъ морскую пристань посредствомъ лихтеровъ разные партіи минеральнаго масла.

## VI.

### Гутуевскій бассейнъ.

Объ этомъ бассейнѣ я уже говорилъ въ гл. I и IV, поэтому остается лишь сказать нѣсколько словъ о его размѣрахъ.

Согласно прилагаемаго чертежа, бассейнъ имѣетъ набережныя



$ab = 250$  саж.,  $bc = 125$ ,  $cd = 175$ ,  $ef = 175$  саж., а всего 725 саж. протяженія набережныхъ. На случай усиленнаго требованія, могутъ еще служить набережныя  $de = 100$  саж. и  $ai = 150$  саж.; все протяженіе набережной  $ia b c d e f$  окаймлено рельсовымъ путемъ; на набережныхъ имѣются особыя площади 110 саж., 50 саж. и 35 саж. ши-

рины, на которыхъ построены будутъ таможенные склады. Набережная *gh* еще не имѣетъ опредѣленнаго назначенія. Набережная *de* по требованію таможеннаго вѣдомства выведена не изъ гранита и на ней не будутъ воздвигнуты зданія, вслѣдствіе предположеннаго расширенія бассейна въ эту сторону. Этотъ проэктъ, если онъ состоится, по существу — практиченъ. *fh* поставляетъ выходъ въ большую Неву, къ главной портовой таможни.

Вышеозначенные размѣры бассейна вполнѣ подтверждаютъ возможность осуществленія тѣхъ выгодъ, о которыхъ въ предъидущихъ главахъ мною было сказано. Въ противоположность весьма маленькому бассейну Морская пристань, Гутуевскій бассейнъ по видимому созданъ для реализаціи весьма обширныхъ сношеній и этому именно способствуютъ въ четверо бѣльшіе размѣры набережныхъ и бассейна. Съ этимъ согласятся и противники новыхъ сооружений. Наконецъ весьма важенъ и проходъ въ Неву.

Если со временемъ дѣйствительно встрѣтилась бы надобность увеличить бассейнъ, то къ этому нѣтъ препятствій, именно вслѣдствіе сказаннаго предположенія таможеннаго вѣдомства, относительно расширенія бассейна по направленію *de*.

Остается пожелать, чтобы вмѣстѣ съ окончаніемъ водяныхъ работъ, начались бы и сухопутныя работы, именно сооруженія построекъ для таможеннаго вѣдомства.

Навигація этого года уже кончена, и я осмѣливаюсь выразить мнѣніе, что именно теперь, въ зимніе мѣсяцы, Департаментъ там, сборовъ и Портовая таможня могли бы окончательно рѣшить вопросъ о постройкахъ на Гутуевскомъ, и это тѣмъ болѣе желательно, что вслѣдствіе пожара на старомъ Гутуевскомъ, въ настоящее время не имѣется службъ и складочныхъ амбаровъ.

По видимому и этотъ бассейнъ составляетъ предметъ безпрестанныхъ споровъ и предложеній, препятствующихъ его окончательному устройству; объ этомъ нельзя не пожалѣть, такъ какъ время уходитъ, а мѣстныя потребности и весьма важные Государственные интересы, остаются безъ удовлетворенія.



## З а к л ю ч е н і е.

---

Желаніе, чтобы С.-Петербургскій морской каналъ, стоившій государству многіе милліоны рублей, доставилъ бы наконецъ Государству пользу финансовую и экономическую, совершенно естественно. Столь же естественно и желаніе, видѣть наконецъ петербургскія торговыя дѣла въ цвѣтущемъ состояніи послѣ многолѣтняго періода ихъ застоя и упадка. Этого рода желанія слышатся всюду. Можно ли ихъ осуществить, — этотъ вопросъ остающійся безъ отвѣта, а желанія тщетны и какъ бы относились къ невѣдомому существу.

Всѣмъ извѣстно, что петербургскую торговлю подрываютъ порты Ревель, Рига, Либава и Кенигсбергъ; всѣмъ извѣстно, что этотъ подрывъ составляетъ прямое послѣдствіе нашихъ мѣстныхъ условій и весьма нераціональныхъ условій ж. д. сообщеній; всѣмъ извѣстно, что наша вывозная торговля все болѣе и болѣе падала; и надо полагать, что наконецъ-то отъ проведенія С.-Петербургскаго канала наши дѣла примутъ оборотъ къ лучшему. Какъ совершится этотъ оборотъ, почти никому не извѣстно; здѣсь и тамъ слышатся пустыя сужденія, цыфры не имѣющія основанія, и такъ какъ за неимѣніемъ вѣрныхъ статистическихъ данныхъ, можно брать въ основаніе весьма различныя цыфры, по усмотрѣнію даже вмѣсто 5 мил.— 50 мил., или даже въ доказательство сужденій вовсе не приводитъ цыфръ, то заключенія въ большинствѣ случаевъ ни къ чему не приводятъ.

Въ предидущихъ I и III главахъ я попробовалъ создать основаніе для с.-петербургскихъ торговыхъ сношеній и для возможнаго и вѣроятнаго ихъ улучшенія, упираясь на дѣйствительное положеніе дѣлъ и на статистическія данныя. Простота и неопровержимость

этихъ цифръ и всестороннее обсужденіе справедливыхъ интересовъ и уваженіе къ таковымъ поставляютъ лучшіе аргументы въ доказательство справедливости выводовъ. Въ частностяхъ я въ гл. II особенно подробно разсмотрѣлъ вопросъ о преувеличенныхъ надеждахъ и ожиданіяхъ, возлагавшихся на с.-петербургскій морской каналъ. Я увѣренъ въ томъ, что торговыя дѣла С.-Петербурга можно было поправить съ гораздо меньшими средствами и въ гораздо кратчайшій срокъ. Но не стану говорить о томъ, что могло бы быть, а о томъ, что есть. Говорятъ, что все Путиловское сооруженіе слѣдуетъ дополнить бассейнами, доками и каналами; такія улучшенія безспорно полезны; но я нахожу, что безпрестанныя новыя требованія и проэкты лишаютъ возможности пользоваться какъ слѣдуетъ тѣми результатами, которые уже достигнуты.

Въ наше скоротечное время мы должны жить настоящимъ, а не будущимъ; 10 лѣтъ тому назадъ, когда былъ поднятъ вопросъ о сооруженіи морскаго канала, с.-петербургская вывозная торговля хлѣбомъ процвѣтала; въ настоящее время, т. е. послѣ 10 л., русская хлѣбная торговля встрѣчается съ излишкомъ производства въ Америкѣ, Австраліи, Египтѣ, Остиндіи и пр. и цѣны ихъ для нее разорительны. И кто знаетъ, не найдемъ ли мы по прошествіи еще 10 л. выгоднѣе, сбывать излишекъ своего хлѣба не въ сыромъ видѣ, а въ переработанномъ, именно въ видѣ спирта, муки и пр., или же въ видѣ шерсти, сала, мяса, скота и. т. п., какъ это когда-то практиковалось въ большихъ размѣрахъ и еще практикуется въ ограниченныхъ размѣрахъ.

Для главнаго предмета нашего с.-петербургскаго вывоза, т. е. для хлѣба привозимаго волжскими барками, новые проэкты существенной пользы не принесутъ. Доказательствомъ тому служить полнѣйшее равнодушіе къ нимъ нашихъ первостатейныхъ фирмъ. Единственная косвенная выгода заключается въ томъ, что мы получили бы большее количество судовъ для нагрузки, если пароходы могутъ приходить къ намъ не только съ балластомъ и съ грузомъ угля замѣняющаго балластъ и т. п., но и съ грузомъ дѣйствительныхъ ввозныхъ товаровъ, какъ это практикуется въ другихъ портахъ.

Вообще всѣ „коммерческіе“ интересы клонятся къ окончанію существующихъ сооружений и переходу къ дѣйствительности отъ постоянного проэктированія.

Экономическіе и финансовыя интересы обсуждены мною въ другомъ главѣ. Я нарочно не вдавался въ большія критическія соображенія относительно желѣзнодорожныхъ тарифовъ, такъ какъ цѣль этой брошюры вовсе не заключается въ указаніи на грѣхи нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Примѣровъ такихъ достаточно; они встрѣчаются ежедневно и даютъ поводъ къ ежедневнымъ изслѣдованіямъ.

При изслѣдованіяхъ „экономическихъ и финансовыхъ“ интересовъ я пришелъ къ заключенію, что с.-петербургскій морской каналъ имѣетъ громадное значеніе; интересы съ нимъ связанныя, при болѣе глубокомъ обсужденіи деталей вполне справедливы и на практикѣ удобоисполнимы.

Въ V гл. я подробно разсмотрѣлъ состояніе Морской Пристани и Общество Путиловской ж. д. Я считалъ это необходимымъ потому, что въ послѣднѣе время стали сопоставлять пользу всего сооруженія с.-петербургскаго морскаго канала съ ничтожной пользой приносимой Путиловскою желѣзною дорогою. Это сопоставленіе ошибочно, такъ какъ Общество желѣзной дороги составляетъ совершенно особое, отъ канала независимое, акціонерное учрежденіе, гарантированное правительствомъ, и обязанное подчиниться всѣмъ требованіямъ с.-петербургскаго купечества и администраціи, какъ только купечество или администрація обратили бы серьезное вниманіе на этотъ новый путь сообщенія.

Главная сила морскаго канала находится въ „Гутуевскомъ бассейнѣ“ и „выходѣ на Неву“.

Въ короткой статьѣ объ этой части сооруженія я указывалъ на необходимость, чтобы Таможенное Вѣдомство въ настоящее время приняло бы извѣстную инициативу. Это очень естественно, такъ какъ въ сущности оно въ успѣхѣ этого предпріятія заинтересовано и имѣетъ возможность въ качествѣ административнаго учрежденія, содѣйствовать успѣху разными мѣрами.

Надѣюсь, что мое практическое и трезвое изслѣдованіе положенія с.-петербургскихъ мѣстныхъ и связанныхъ съ ними постороннихъ интересовъ основано на строжайшемъ безпристрастіи. Если при такихъ обстоятельствахъ я пришелъ къ заключенію, что вообще

желательно, чтобы Гутуевскій бассейнъ и выходъ изъ него въ Неву были бы скорѣе открыты для сообщенія, и что морской каналъ имѣеть отношеніе къ чрезвычайно разнообразнымъ интересамъ, то я желалъ главнымъ образомъ доказать необходимость, чтобы онъ переданъ былъ въ *совершенно особенное Управление*, для того, чтобы всякіе общественные интересы на долго могли бы съ успѣхомъ быть соблюдены.

