ФИКЦІЯ И ДѢЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ

ВЪ

ВОПРОСѢ ОБЪ УСТРОЙСТВѢ

МАРІИНСКОЙ СИСТЕМЫ

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИЗСЛѢДОВАНІЕ

Н. ВОДОВА

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
Въ типографіи А. А. Краевскаго (Литейная, № 38)
1870

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Часть II.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Обороты нашей отпускной хлѣбной торговли составляютъ постоянную заботливость нашего финансоваго міра, но въ экономическомъ отношеніи еще болѣе становится важнымъ значеніе хлѣбной торговли на рынкахъ внутренняго потребленія, въ особенности, если принять во вниманіе богатую производительность Южной полосы и волжскаго бассейна, тощую почву Сѣверо-Востока, пески Сѣверо-Запада и мхи крайняго Сѣвера.

Рѣзкіе переходы отъ тяготѣющаго избытка производительности къ бѣдствіямъ голода, такъ сродны нашему государственному хозяйству, что въ глазахъ нашихъ составляютъ то тутъ, то тамъ, чуть не обыденныя явленія, скромно и спокойно называемыя нами *неурожаями*.

Крѣпостное право съ его устроеннымъ трудомъ и прикрѣпленіемъ къ землѣ, выработало принципъ, что земля должна кормить народъ и развитіе этого принципа доселѣ составляло неосиливаемую задачу нашего экономическаго устройства.

Но спросимъ мы: земледѣлецъ Сѣвера, который ждетъ отъ благого Провидѣнія скудной пищи, въ видѣ урожая, можетъ ли оцѣнивать производительность своего труда одинаково съ вполнѣ обезпеченнымъ отъ голода земледѣльцемъ Юга?

Скудные результаты земледѣлія, отрицающіе не только возможность накопленія народныхъ сбереженій, но едва и то въ проголодъ удовлетворяющія животныя потребности человѣка, можно ли принимать за продуктъ свободно-экономическаго труда?

Если предположить, что силою волшебства продукты Юга перенеслись бы, безъ всякихъ накладныхъ расходовъ, на рынки скуднаго ихъ производства, то ясно, что трудъ земледѣльца на Сѣверѣ до того упалъ бы въ цѣнѣ, что ему необходимо было бы искать приложенія труда къ такому промыслу, который, оплачивая физическія потребности жизни, сверхъ того, могъ бы доставить и извѣстный прибытокъ. Въ свою очередь, житель Юга, который, за недостаткомъ сбыта своихъ произведеній, не можетъ израсходывать всего своего труда на выгодное земледѣліе и долженъ по неволѣ обращать значительную его часть на другіе промыслы, когда бы открылись ему обширные рынки потребленія, не согласился ли бы оплачивать продукты другихъ промысловъ, съ цѣлью вознаградить себя земледѣліемъ.

Такимъ образомъ, явился бы естественный раз-

мѣнъ народной дѣятельности и образовалось бы раціональное распредѣленіе труда съ положительными задатками на сбереженія, составляющими основу народнаго богатства.

Если въ предположеніи нашемъ замѣнить силу волшебства силою экономическаго прогресса, то хотя мы и не въ силахъ будемъ достигнуть дарового перемѣщенія продуктовъ съ рынковъ производства на рынки потребленія; но, тѣмъ не менѣе, высказанный нами результатъ не утратитъ своего значенія и всякое удешевленіе стоимости упомянутаго перемѣщенія будетъ болѣе и болѣе уничтожать искуственное приложеніе: теоріи о повсемѣстномъ, во чтобы то ни стало, преобладаніи земледѣлія надъ другими промыслами, развитіе которыхъ болѣе чѣмъ необходимо, въ виду открытыхъ для насъ обширныхъ рынковъ крайняго Востока.

Торговля и пути сообщенія составляютъ неизбѣжныхъ факторовъ упомянутаго нами перемѣщенія производительности и въ ихъ-то правильной организаціи должны мы искать рѣшенія задачи нашего экономическаго обновленія, а потому всякое проявленіе мысли освободить нашу торговлю отъ рутины и затрудненій слѣдовало бы встрѣчать съ полнымъ и горячимъ сочувствіемъ.

Но, какъ видно, свобода торговли не въ интересахъ нѣкоторыхъ изъ нашихъ негоціантовъ, ко-

торые, свыкнувшись съ особенностями нашего экономическаго быта и образовавшись подъ условіями неурядицы въ кредитѣ и путяхъ сообщеній, считаютъ себя полновластными распорядителями производительными силами Россіи. Понятно, что при такомъ взглядѣ, всякое раціональное направленіе и всякое устраненіе препятствій въ торговлѣ, размыкая таинственный кругъ искуственно созданной спеціальности, вноситъ въ нее элементы свободной дѣятельности, вредящіе настоящей замкнутости торговой корпораціи и принимается ею за посягательство на ея права, установившіяся силою вѣкового обычая и равнодушіемъ общественныхъ дѣятелей.

Вотъ почему одного проявленія самобытнаго взгляда на улучшеніе торговли, даже одного намёка, маломальски заслужившаго вниманія Правительства и общества, достаточно уже къ тому, чтобы купечество ударило въ набатъ, изъ боязни, что оно можетъ лишиться привилегій и правъ, присвоенныхъ ему въ силу государственнаго значенія торговли.

Такое направленіе высказалось и въ вопросѣ объ устройствѣ Маріинской системы, тѣсно связанномъ съ вопросами о нормальномъ направленіи нашей торговли и народной производительности.

Изъ историческаго обзора событій, относящихся до означеннаго вопроса (часть 1-я, главы II, III и

IV), читатели наши убѣдятся, что весьма обыкновенное заявленіе 126-ти лицъ, сдѣланное по приглашенію Правительства, вслѣдствіе многократныхъ просьбъ купечества, во главѣ которыхъ находились лица, подписавшіе заявленіе, произвело тревогу, и въ обществѣ начали ходить темные слухи о какихъ-то лицахъ, работающихъ втайнѣ, съ цѣлью захватить въ свои руки всю торговлю Волжскаго басейна. Между тѣмъ, какъ заявленіе (стр. 33) заключало въ себѣ не болѣе какъ просьбу обратить вниманіе на радикальное улучшеніе Маріинской системы, для чего предполагалось необходимымъ затратить до 10 мил. рублей и «еслибы Правительство затруднилось въ пожертвованіи подобнозначительнаго капитала, съ полной затратой или даже съ возвратомъ посредствомъ особаго судоходнаго сбора или другимъ какимъ-либо эксплуатаціоннымъ образомъ, то купечество принимало на собя обязательство, собрать капиталъ и устроить путь на тѣхъ началахъ, какія, по обоюдному соглашенію съ Правительствомъ, выработаны будутъ, нисколько не разсчитывая въ этомъ отношеніи на особенно выгодное помѣщеніе капитала, а имѣя въ виду государственную пользу, при полномъ убѣжденіи, что и Правительство не пожелаетъ тяжелыхъ затратъ невозвратно и окажетъ, въ случаѣ надобности, возможное пособіе».

Спрашивается, гдѣ же основанія къ подобнымъ слухамъ?

Когда же Правительство вняло заявленію означенныхъ 126-ти лицъ и состоялось Высочайшее повелѣніе о назначеніи временного Комитета «для всесторонняго и болѣе соотвѣтственнаго разсмотрѣнія вопроса объ улучшеніи Маріинскаго пути» (стр. 25), то-есть, когда не было уже возможности говорить о таинственныхъ проискахъ уполномоченныхъ отъ 126-ти лицъ, подписавшихъ заявленіе, то партія недовольныхъ никакимъ прогрессивнымъ движеніемъ въ торговлѣ, заявила въ особомъ протестѣ ни болѣе ни менѣе, какъ недовѣріе къ правительственной коммиссіи и просила у Министра Финансовъ, *во имя его патріотическаго радѣнія о пользахъ торговли* (?), защиты противу нарушенія правъ свободнаго плаванія въ томъ случаѣ, когда устройство системы поручено будетъ частной компаніи. Считаемъ необходимымъ обратить вниманіе читателей на то, что протестующее купечество считаетъ необходимымъ не устройство Маріинской системы, техническіе недостатки которой очевидны, а только «улучшеніе и исправленія приходящихъ въ ветхость отъ времени искуственныхъ сооруженій этой системы, на сумму 3-хъ милліоновъ рублей» (стр. 39—42).

Читатели хотя и не затруднятся въ достойной

оцѣнкѣ средствъ, которыми пользовалась оппозиція, далеко не ограничившаяся упомянутымъ протестомъ, но могутъ придти въ недоумѣніе относительно поводовъ къ голословному преслѣдованію идеи частной компаніи, единственно по составившемуся, какъ у малыхъ дѣтей, убѣжденію въ ея монопольномъ значеніи. Чтобы положить предѣлъ такимъ недоумѣніямъ, мы постараемся раскрыть истину въ томъ простомъ нарядѣ, въ которомъ она явилась на свѣтъ божій.

Маріинская система, въ настоящемъ ея положеніи, которое не измѣнитъ предполагаемое Биржевымъ комитетомъ возобновленіе на 3 милл., представляетъ такую организацію пути, на которомъ нуженъ *опытный кормчій*, хорошо знакомый съ порядками и безпорядками, съ кривдою и правдою, чтобы умѣючи провести свои интересы среди препятствій поставляемыхъ природою и людьми. Этими то кормчими и являются опытные вожаки настоящей оппозиціи, къ которой пристаютъ по блаженному невѣдѣнію и по привычкѣ и лица, чающія изучить науку эту.

Производители и потребители, не искусившіеся въ этомъ знаніи, очевидно, смотрятъ на нихъ, какъ на единственное свое спасеніе и не смѣя обойтись безъ благосклоннаго посредничества, разумѣется, достойно оплачиваютъ ихъ опытность.

Возмечтавъ о такомъ монопольномъ значеніи торговли и придавая ея членамъ особенное отъ другихъ гражданъ право располагать государственными интересами, оппозиція, въ передачѣ устройства Маріинской системы С.-Петербургскому Биржевому Комитету, видитъ мѣру «единственно соотвѣтствующую истиннымъ государственнымъ пользамъ и въ осуществленіи ея огражденіе общественныхъ и народныхъ интересовъ» (стр. 42).

Мѣрою этою, а именно, проектами на началахъ *представительства общихъ интересовъ торговли и промышленности*, протестующіе уже не словомъ, а дѣломъ, врываются въ государственное право, требуя устройства соціальной общины грузоотправителей (стр. 172—185).

Читатель, все-таки, остается въ недоумѣніи, почему же лица, руководящія оппозиціею и видящія въ проектѣ уполномоченныхъ учредителей *чистую монополію* (стр. 50), не представятъ сами проекта, ограждающаго отъ монополіи, или, по крайней мѣрѣ, не укажутъ на средства къ тому, а абсолютно отрицаютъ всякую возможность существованія частной компаніи?

Мы разрѣшимъ этотъ вопросъ очень просто.

Оппозиціи не нужно частной компаніи, даже въ томъ случаѣ, если бы она образовалась и съ полнымъ самопожертвованіемъ въ пользу торговли, — не

нужно, во-1-хъ, потому, что протестующимъ необходимо удержать настоящіе порядки на системѣ, частная же компанія требуетъ радикальнаго ея улучшенія, а, слѣдовательно, и уничтоженія этихъ порядковъ; во-2-хъ, частная компанія дѣйствуетъ согласно данной ей инструкціи, подъ общественнымъ и правительственнымъ контролемъ, а протестующимъ необходимо право самимъ, общественными приговорами своими и подъ собственнымъ своимъ контролемъ, установлять порядки на системѣ, и въ-3-хъ, частная компанія и Правительство признаютъ необходимымъ учрежденіе туернаго движенія для достиженія однообразныхъ и неизмѣняющихся фрахтовъ, а протестующіе этого не желаютъ и въ проектѣ своемъ, на этотъ случай, установляютъ, что «разрѣшеніе какого-либо частнаго общества или акціонернаго предпріятія на Маріинской системѣ, *могущаго* (?) пріобрѣсти *характеръ* (?) монополіи *подъ какимъ бы то ни было видомъ, не можетъ быть разрѣшено* безъ участія въ этомъ разрѣшеніи управленія Маріинскою системою» (§ 67), что̀ равносильно формальному исключенію туернаго движенія, такъ какъ по принципу протестующихъ всякая частная компанія есть монополія.

Въ концѣ концовъ, мораль сей оппозиціи такова:

Съ приведеніемъ Маріинской системы въ такое устройство, которое дозволитъ судамъ, на-

груженнымъ на Волжскихъ пристаняхъ, приходить безъ перегрузки къ С.-Петербургскому и Кронштадтскому портамъ; съ установленіемъ срочнаго прохода судовъ; съ введеніемъ опредѣленнаго тарифа и съ отвѣтственностію компаніи, производители вступаютъ въ прямое соотношеніе съ рынками сбыта, чѣмъ и устраняется необходимость упомянутыхъ нами кормчихъ, а, слѣдовательно, и не будетъ необходимости расплачиваться за ихъ благодѣяніе... Вотъ чего не желаетъ представительство общихъ интересовъ промышленности и торговли, въ видахъ *истинныхъ государственныхъ пользъ и въ огражденіе общественныхъ и народныхъ интересовъ. (?).*

Предоставляемъ читателямъ сдѣлать самимъ соотвѣтствующій выводъ: на которой сторонѣ *монополія?*

Между тѣмъ, мы сами, слѣдуя за распускаемыми слухами, увлеклись общественнымъ мнѣніемъ, легко пристающимъ къ сторонѣ, принимающей на себя защиту общественныхъ интересовъ и обязаны перемѣною нашего взгляда лишь случайному приглашенію насъ уполномоченными, подавшими заявленіе Министерству Путей Сообщенія, для разрѣшенія вопроса о наилучшей системѣ ассоціаціи для устройства Маріинской системы.

Заручившись всѣми данными и ознакомившись

съ цѣлью, къ которой стремятся уполномоченные, мы высказались въ пользу образованія акціонерной компаніи на изложенныхъ въ ихъ проектѣ основаніяхъ. Дѣлаясь, нѣкоторымъ образомъ, отвѣтственнымъ за высказанное нами мнѣніе и считая вопросъ этотъ весьма важнымъ, мы нашли нужнымъ изложить наше profession de foi въ представляемой на судъ читателей книгѣ.

Рѣшившись, съ полною откровенностію, указать на участіе наше въ вопросѣ о наилучшемъ устройствѣ Маріинской системы, мы не скрываемъ и своего имени, въ надеждѣ, что несоглашающійся съ нами читатель припишетъ приведенные нами доводы и мнѣнія ошибочности нашего взгляда или увлеченію; но не оскорбитъ насъ намеками на наше пристрастіе, въ которомъ мы неповинны.

Николай Водовъ.

20-го сентября, 1870 года.

Часть I.

ГЛАВА I.

Вліяніе 1867 года на хлѣбную торговлю. — Народная молва, приписывающая возвышеніе цѣнъ на хлѣбъ монополіи хлѣбныхъ торговцевъ и нашей внѣшней торговли. — Справедливо ли это обвиненіе? — Значеніе Маріинской системы при рѣшеніи этого вопроса.

1867 и 1868 года представляютъ весьма неутѣшительное явленіе въ хлѣбной торговлѣ нашего Санктпетербургскаго порта.

Негоціанты наши, запродавшіе иностраннымъ конторамъ хлѣбные товары на срокъ, не могли выполнить своихъ обязательствъ, по несвоевременному прибытію нѣкоторой части закупленныхъ ими грузовъ къ С.-Петербургу и, для поддержанія своей коммерческой чести и кредита, вынуждены были дѣлать вторичныя закупки изъ наличныхъ запасовъ столицы по неимовѣрно высокимъ цѣнамъ, случайно установившимся на рынкѣ вслѣдствіе внезапнаго и весьма значительнаго спроса.

Если, благодаря значительности капиталовъ, обращающихся у нашихъ извѣстныхъ хлѣбныхъ негоціантовъ и ихъ кредиту, они могли вынести неожиданный кризисъ,

то является вопросъ, какъ же перенесло бѣдное населеніе столицы ненормальную дорогивизну хлѣба и какъ велики были понесенные имъ убытки? Мы знаемъ лишь то, что въ эту годину тяжелыхъ испытаній для трудящагося люда, онъ, какъ и всегда, виновниками своихъ бѣдствій считалъ или монополію хлѣбныхъ торговцевъ, устанавливающихъ по произволу высокія цѣны, или внѣшнюю торговлю нашу, отнимающую запасы, необходимые для внутренняго продовольствія.

Первое обвиненіе въ глазахъ народа пріобрѣтаетъ положительную достовѣрность черезъ сравненіе стоимости хлѣба въ низовыхъ губерніяхъ со стоимостью его въ С.-Петербургѣ; второе обвиненіе основывается на возвышеніи цѣнъ хлѣба именно въ года усиленнаго отпуска его заграницу. То и другое обвиненія не лишены достовѣрности и представляютъ собою весьма важную тему для обслѣдованія дѣйствительныхъ причинъ, угрожающихъ правильному развитію торговли и экономическому благосостоянію нашего обширнаго государства.

Обвиненіе въ монопольномъ захватѣ хлѣбной торговли, при свободномъ предоставленіи всѣмъ и каждому пользоваться одинаковыми торговыми правами, можетъ показаться совершенно неосновательнымъ въ виду конкуренціи, которая не замедлила бы явиться и установила бы нормальныя цѣны; но 1867, 1868 годы и предшествовавшіе имъ 1847, 1848 неблагопріятные годы указываютъ намъ на нѣкоторыя основанія, по которымъ приведенный нами логическій выводъ становится не вполнѣ примѣнимымъ. Мы спросимъ, какой торговый домъ въ

Европѣ могъ бы выдержать послѣдовательный рядъ громадныхъ убытковъ, подобныхъ тѣмъ, о которыхъ мы упомянули выше, и въ какой иностранной торговлѣ требуется два капитала, изъ коихъ одинъ оборотный, а другой запасный, для непредвидимыхъ случаевъ? Между тѣмъ, наши солидные хлѣбные коммерсанты перешли черезъ рядъ кризисовъ, подобныхъ 1867 году, и приведенный нами фактъ указываетъ на разумное значеніе запасныхъ капиталовъ. Послѣ высказаннаго нами, мудрено ли сдѣлать выводъ, что потери одного года должны служить накладными расходами на обороты слѣдующихъ годовъ и что такимъ образомъ, при установленіи цѣнъ продукта, является необходимость принимать въ расчетъ безполезную стоимость двойнаго оборотнаго капитала и страховой процентъ на случайныя и неотвратимыя періодическія потери, подобныя 1867 и 1868 годамъ.

Если такое назначеніе цѣнъ, независимо отъ дѣйствительной стоимости продукта, можетъ быть названо монополіей хлѣбныхъ коммерсантовъ, то разрушить ее путемъ конкуренціи не представляется уже никакой возможности, такъ какъ всякій, вновь вступающій въ торговлю, не можетъ дѣйствовать самостоятельно, а изъ чувства самосохраненія, долженъ подчиниться общимъ условіямъ, выработавшимся въ силу особыхъ обстоятельствъ, о которыхъ мы упомянемъ ниже.

Второй случай, относящійся до несоразмѣрнаго возвышенія цѣнъ на хлѣбъ при усиленномъ отпускѣ его заграницу, точно также не оправдывается, повидимому, громадными избытками урожайныхъ годовъ; но такъ какъ

вліяніе отпуска обнаруживается повышеніемъ цѣнъ только на хлѣбъ, направленный къ С.-Петербургскому порту, а въ мѣстахъ производства, въ большинствѣ случаевъ, цѣны остаются безъ перемѣны, то, опять-таки, нельзя не придти къ заключенію, что благодѣтельное увеличеніе народнаго богатства, посредствомъ сбыта излишковъ производительности страны, парализируется бременемъ, падающимъ на продовольствіе столицы и всего Сѣвернаго Края.

Обстоятельства, вызывающія такое ненормальное положеніе дѣлъ, кроются или въ финансовомъ неустройствѣ страны, или въ недостаткахъ путей сообщенія, вліяющихъ на удобство и стоимость перемѣщенія продуктовъ. Обращаясь къ послѣднимъ, т. е. къ сообщеніямъ, нельзя не замѣтить двухъ главныхъ обстоятельствъ, нарушающихъ основные законы правильной организаціи торговли.

Во-1-хъ, водяной путь, по которому направляется къ С.-Петербургскому порту богатая производительность волжскаго басейна, начиная съ Рыбинска, теряетъ характеръ свободныхъ водъ Волги и подчиняетъ проходящіе по Маріинской системѣ грузы всѣмъ случайностямъ противодѣйствующимъ нормальному плаванію, что̀ естественнымъ образомъ нетолько вліяетъ на установленіе предѣльныхъ фрахтовыхъ цѣнъ, но даже не допускаетъ никакого вѣрнаго коммерческаго расчета относительно сроковъ доставки. Такъ, въ 1857 году, изъ маклерскихъ книгъ Рыбинской биржи видно, что фрахтъ на грузы съ $10^3/_4$ коп. съ пуда доходилъ до 20 коп.; что же касается до срочности доставки, то грузы не только опаздыва-

ли въ пути цѣлыми мѣсяцами, но даже болѣе 5 мильоновъ пудовъ совершенно не дошло до С.-Петербурга и зазимовало на пути.

Во-2-хъ, пропускная сила Маріинской системы, въ шлюзованной ея части, ограничена извѣстными предѣлами, не допускающими прохода всего количества грузовъ, которые могли бы свободно доставляться Волгою и ея притоками. Принимая во вниманіе правильно организовавшееся на Волгѣ буксирное пароходство и значительныя выгоды, представляемыя имъ сравнительно съ существовавшими прежде способами бурлацкой и машинно-лошадиной тяги судовъ, замѣчается, что количество грузовъ, проходящихъ по 3-мъ водянымъ системамъ, не увеличилось противъ прежнихъ годовъ, когда доставка низовыхъ грузовъ по Волгѣ представляла крайнія затрудненія и длилась по нѣскольку мѣсяцевъ, вмѣсто нынѣшней доставки въ теченіи 15 до 20 сутокъ.

Всѣ предпринятыя, довольно значительныя работы, съ цѣлью улучшенія судоходства Маріинской системы, не коснувшись радикальнаго ея исправленія, привели только къ тому, что система эта вступила въ конкурренцію съ Вышневолоцкою и Тихвинскою и привлекла къ себѣ почти всѣ грузы, до того распредѣлявшіеся по всѣмъ тремъ системамъ. Такимъ образомъ, цѣль улучшенія системы не была достигнута и масса затраченныхъ на то капиталовъ не привела къ существенной задачѣ нормальнаго направленія нашей торговли.

Необходимо замѣтить, что, при отсутствіи у насъ товарныхъ складовъ, по причинѣ дорогого роста на капи-

талъ, хлѣбные запасы наши въ низовыхъ губерніяхъ не суть продукты развивающейся производительности, а составляются изъ осеннихъ урожаевъ, неимѣвшихъ возможности въ тотъ же годъ поступить на рынки столицы и нашего Сѣвера, по причинѣ долговременной и рискованной доставки ихъ по Маріинской системѣ.

Вотъ причина тому, что сильный запросъ хлѣбовъ на Петербургскомъ рынкѣ, для отпуска ли за границу, или для продовольствія Финляндіи и смежныхъ съ Петербургомъ мѣсностей, несмотря на урожай въ хлѣбородныхъ губерніяхъ, тотчасъ же отражается сильнымъ возвышеніемъ цѣнъ на мѣстные продовольственные запасы и, не принося никакой пользы для рынковъ производства, дѣйствуетъ разрушительно на производительныя силы столичнаго населенія и Сѣвернаго края.

Вотъ почему народный голосъ относится крайне недоброжелательно къ нашей отпускной торговлѣ и считаетъ ее источникомъ своихъ бѣдствій.

Если бы Маріинская система способна была доставлять осенніе урожаи въ необходимый для того короткій срокъ или передвигать съ полною гарантіею грузы свыше настоящей нормы въ 50 мил. пудовъ, то очевидно, что запросу на С.-Петербургскомъ рынкѣ отвѣчали бы не мѣстные продовольственные запасы, а рынки производства или товарные запасы, образовавшіеся въ Рыбинскѣ.

Намъ могутъ возражать, что Волга представляетъ также препятствія къ осеннему судоходству и что уборка и умолотъ хлѣбовъ, а въ особенности подвозъ его къ хододсунымъ пристанямъ въ одну осень также крайне за-

труднительны. Пусть такъ; но мы знаемъ, что, тѣмъ не менѣе, хлѣба осенняго урожая направляются къ Рыбинску и если, по случаю мелководія въ 1866 году, зазимовало до 10 мил. пудовъ, то еще нѣтъ достаточнаго основанія предполагать, что перекаты на Волгѣ завоевали себѣ законное право существованія и что мѣстная производительность, обезпеченная сбытомъ своихъ произведеній, не найдетъ возможности ускорить, посредствомъ машинъ, уборку и умолотъ хлѣбовъ и не озаботится устройствомъ путей къ пристанямъ. Очевидно, что всѣ заботы облегчить доставку къ Рыбинску будутъ напрасны и преждевременны, коль скоро Маріинская система останется въ настоящемъ своемъ положеніи.

ГЛАВА II.

Коммиссія для изысканія мѣръ противъ сибирской язвы, преимущественно на р. Шекснѣ. — Постановленіе коммиссіи.— Назначеніе новой коммиссіи объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи. — Заключеніе коммиссіи по 1-му отдѣлу ея занятій объ изысканіи мѣръ къ радикальному улучшенію системы въ санитарномъ и административномъ отношеніяхъ. — Постановленіе коммиссіи по 2-му отдѣлу ея занятій объ установленіи временныхъ мѣръ для обезпеченія судоходства. — Предоставленіе Рыбинскому биржевому комитету учредить депутацію. — Предсѣдатель и старшины комитета признаютъ депутацію немыслимою. — Прологъ къ противодѣйствіямъ и протестамъ. — Кто прямо заинтересованныя въ дѣлѣ лица?

Упомянутый нами 1867 годъ обнаружилъ всю несостоятельность устройства Маріинской системы и организаціи ея управленія. Постоянно гнѣздящаяся на ней сибирская язва, разносимая по всему краю, въ 1867 году приняла такіе размѣры, которые угрожали уже нетолько остановкою судоходства, но и окончательнымъ уничтоженіемъ скотоводства, и даже опасностію для народонаселенія. Такое положеніе системы обратило вниманіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ и послужило поводомъ къ обра-

зованію, въ 1868 году, коммиссіи для изысканія мѣръ противъ сибирской язвы, преимущественно на рѣкѣ Шекснѣ.

Коммиссія эта, окончивъ свои дѣйствія, постановила:

1) „Ходатайствовать предъ правительствомъ о совершенномъ прекращеніи конной тяги по Шекснѣ“.

2) „Указать на необходимость уздоровленія (ассанированія) мѣстностей, которыя, подобно пришекснинской, заключаютъ въ себѣ зародыши, обѣщающіе ежегодное возникновеніе сибирской язвы“.

Кромѣ этихъ двухъ главныхъ мѣръ къ уничтоженію сибирской язвы, были предложены мѣры, служащія къ улучшенію судоходства въ санитарномъ и административномъ отношеніяхъ, какъ-то:

I. Необходимость постояннаго исправнаго содержанія бичевниковъ и производства гидротехническихъ работъ на Шекснѣ, съ цѣлью облегченія судоходства въ нѣкоторыхъ затруднительныхъ мѣстахъ.

II. Необходимость пересмотра правилъ о судоходствѣ и надзорѣ за нимъ.

III. Учрежденіе береговой полиціи и рѣчной судебной власти, съ улучшеніемъ санитарнаго надзора и введеніемъ болѣе простыхъ и удобныхъ способовъ къ дезинфекціи, уничтоженію труповъ (сожиганіемъ) и т. д.

Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, въ виду важности выводовъ, достигнутыхъ коммиссіею, признало настоятельно необходимымъ обсудить предложенныя ею мѣры къ прекращенію неурядицы на Маріинской системѣ и, по сношенію съ Министерствомъ Путей Сообщенія, образовало

новую коммиссію объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи.

Занятія означенной коммиссіи подраздѣлились на два отдѣла: къ первому отнесены были изысканія мѣръ къ радикальному улучшенію Маріинской системы въ санитарномъ и административномъ отношеніяхъ; ко второму— установленіе временныхъ мѣръ для обезпеченія судоходства до окончательнаго введенія радикальныхъ улучшеній.

По первому отдѣлу своихъ занятій, коммиссія пришла къ слѣдующему заключенію.

Во-1-хъ: Принявъ въ вниманіе, что горизонтъ воды въ Шекснѣ не всегда находится на такой высотѣ, при которой возможно судоходство безъ конной тяги, и такъ какъ, для удержанія горизонта воды на извѣстной высотѣ (при которой судоходство возможно будетъ безъ конной тяги) потребуются гидротехническія работы (шлюзованіе и т. под.), къ производству которыхъ еще не приступлено, и дѣйствительно ли эти работы будутъ выполнены по прошествіи опредѣленнаго времени поручиться невозможно, то, поэтому, коммиссія единогласно признала невозможнымъ нетолько ходатайствовать объ уничтоженіи въ настоящее время конной тяги, но и о назначеніи срока для ея уничтоженія.

Во-2-хъ: Выразить окончательное убѣжденіе въ необходимости безотлагательнаго, радикальнаго улучшенія бичевниковъ и вообще всей Маріинской системы, согласно представленному инженерами-техниками докладу *).

---

*) Извлеченіе изъ доклада находится въ приложеніи 1-мъ.

Въ-3-хъ: Въ случаѣ невозможности отнесенія необходимыхъ расходовъ для улучшенія Маріинской системы на счотъ казны, единогласно выражено желаніе, чтобы даны были заимообразно средства для производства работъ подъ надзоромъ и указаніемъ техниковъ, при извѣстномъ участіи лицъ, заинтересованныхъ въ торговомъ дѣлѣ.

Въ-4-хъ: Въ видахъ доставленія мѣстной администраціи должнаго единства по Маріинской системѣ, представить на предварительное благоусмотрѣніе гг. Министровъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія и Финансовъ о томъ, чтобы изъ судоходной полицейской части Министерства Путей Сообщенія передать въ общую полицію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ тѣ предметы вѣдомства, которые могутъ быть переданы безъ особаго нарушенія спеціальной или техническо-хозяйственной стороны этого дѣла *).

Въ-5-хъ: Наконецъ, санитарныя мѣры (по каждой

*) По 4-му и 5-му пунктамъ своихъ заключеній, коммиссія, не имѣя возможности задаться законодательною работой, которая потребовала бы весьма сложныхъ кодификаціонныхъ пріемовъ, ограничила свои занятія составленіемъ проекта временныхъ правилъ для учрежденія по Маріинской системѣ *одной общеполицейской исполнительной власти*, чтобъ достигнуть должнаго единства распоряженій. Этой полицейской власти ввѣряется исполненіе по распоряженіямъ судоходнымъ, санитарнымъ и обще-полицейскимъ и присвоивается названіе *береговой полиціи*, которая составляетъ не что иное, какъ усиленіе мѣстныхъ по системѣ уѣздныхъ полицій. Приходя къ этому выводу, коммиссія руководствовалась также экономическимъ взглядомъ: она полагала, что издержки на содержаніе нижнихъ чиновъ, наблюдающихъ отъ вѣдомства Путей Сообщенія

губерніи) установить такъ, чтобы, кромѣ полицейскихъ чиновъ береговой полиціи, инженеровъ, техниковъ и ветеринаровъ, привлечь къ оному участіе мѣстныхъ земствъ.

И въ-6-хъ: Въ случаѣ полученія разрѣшенія по симъ двумъ послѣднимъ пунктамъ (т. е. 4 и 5) отъ подлежащихъ Министерствъ, приступить къ подробному начертанію правилъ.

По второму отдѣлу своихъ занятій коммиссія для установленія временныхъ мѣръ въ навигацію 1869 года постановила: во-1-хъ, учредить особый санитарный надзоръ для предупрежденія развитія и распространенія сибирской язвы и для пользованія заболѣвающихъ въ пути судорабочихъ, и во-2-хъ, командировать отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ довѣренное лицо, въ помощь ко-

---

на рѣкѣ, могли быть сокращены, если передать ихъ обязанности (промѣръ воды, выставленіе водомѣрныхъ вѣхъ и пр.), не требующія вовсе техническихъ познаній, въ вѣдѣніе нижнихъ чиновъ *общей* полиціи.

Наконецъ, коммиссія, при своихъ занятіяхъ, придерживалась еще того воззрѣнія, что распоряженія по нуждамъ судоходства и санитарной полиціи должны исходить изъ центральныхъ учрежденій, которымъ всего ближе быть въ Петербургѣ. Для послѣднихъ, т. е. санитарныхъ, это учрежденіе есть ветеринарное отдѣленіе при Медицинскомъ Департаментѣ и самый Департаментъ. Для нуждъ судоходныхъ коммиссія имѣла въ виду главное: пріурочить къ Министерству Внутреннихъ Дѣлъ свойственную и принадлежащую ему по закону власть полиціи исполнительной; поэтому, и высшій полицейскій надзоръ по Маріинской системѣ.

(Проектъ правилъ напечатанъ въ занятіяхъ коммиссіи въ приложеніи подъ лит. Д.)

торому Рыбинскій биржевой комитетъ выбираетъ изъ среды себя 6 депутатовъ и 6 помощниковъ. Означенныя лица, въ видахъ единства распоряженій, находятся въ прямомъ подчиненіи означенному лицу, и дѣйствуютъ подъ его руководствомъ и наблюденіемъ, сохраняя за собою право сноситься прямо, какъ съ вѣдомствомъ путей сообщенія, такъ и со всѣми другими учрежденіями, въ случаѣ надобности, въ предѣлахъ, законами опредѣленныхъ.

На Рыбинскій биржевой комитетъ должно возложить обязанность, подъ наблюденіемъ означеннаго лица, содѣйствовать избраннымъ депутатамъ въ ихъ законныхъ административныхъ распоряженіяхъ и требованіяхъ къ достиженію указанной цѣли. Комитетъ, притомъ, обязанъ дѣлать свои соображенія, на сколько столица и сѣверныя губерніи могутъ быть обезопасены отъ недостатка въ хлѣбѣ, и для того, чрезъ сношенія съ комитетомъ, дѣйствующимъ въ Нижнемъ-Новгородѣ и Петербургскимъ биржевымъ комитетомъ, собирать свѣдѣнія о состояніи запасовъ въ Петербургѣ и о заграничныхъ требованіяхъ, о количествѣ хлѣба, прошедшаго черезъ Нижній-Новгородъ и еще туда ожидаемаго, о числѣ хлѣбныхъ грузовъ, находящихся на пути къ Рыбинску и въ пути по маріинской системѣ, а за симъ о соображеніяхъ своихъ доводить до свѣдѣнія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, представляя, вмѣстѣ съ тѣмъ, о встрѣчаемыхъ на пути движенія каравановъ препятствіяхъ и затрудненіяхъ и о мѣрахъ къ ихъ устраненію.

На 2-й пунктъ временныхъ мѣръ, нарушившихъ право

закономъ установленной администраціи, Министръ Путей Сообщенія не могъ изъявить своего согласія; но, тѣмъ не менѣе, признавая пользу отъ учрежденія депутаціи на Маріинской системѣ, полагалъ предоставить Рыбинскому биржевому комитету учредить депутацію эту въ текущемъ году на прежнихъ началахъ *), согласно заявленію Коммерціи-Совѣтника Овсянникова отъ имени уполномочившаго его купечества.

Требовавшаяся по 1-му пункту постановленія коммиссіи сумма въ 15,000 руб. тотчасъ же была ассигнована изъ Государственнаго Казначейства; что же касается до такой же суммы, исчисленной на расходы депутаціи, имѣвшей цѣлью защищать интересы судоходства и содѣйствовать искорененію безпорядковъ, о которыхъ неоднократно заявляло купечество, то Рыбинскій биржевой комитетъ *не нашелъ возможности собрать этого капитала* (?), *такъ какъ многіе положеннаго сбора не платили, а понудить ихъ къ платежу было невозможно. При такихъ затрудненіяхъ въ денежныхъ средствахъ* (?) *и въ виду недостаточности одного заявленія Коммерціи-Совѣтника Овсянникова*, Предсѣ-

*) По утвержденному приговору Рыбинскаго купечества, избранные гг. депутаты имѣютъ право сноситься съ начальствомъ вѣдомства Путей Сообщенія и состоятъ въ вѣдѣніи II Округа, а также, въ нужныхъ случаяхъ, просятъ содѣйствія отъ Гражданскихъ и Земскихъ Полицейскихъ Управленій. Вмѣстѣ съ тѣмъ, избраннымъ гг. депутатамъ предлагается въ дѣлѣ, на нихъ возлагаемомъ, руководствоваться всѣми установленными законами и правилами безъ отступленія, и о всѣхъ дѣйствіяхъ своихъ доводить до свѣдѣнія II Округа Путей Сообщенія и Рыбинскаго биржеваго комитета.

датель Рыбинскаго биржеваго комитета г. Журавлевъ и старшины гг. Тюменевъ, Блиновъ и Кузнецовъ *заявили, что учрежденіе депутаціи отъ купечества немыслимо.*

Вслѣдствіе таковаго отзыва, въ навигацію 1869 года со стороны комитета не могла быть назначена депутація, признанная имъ необходимою, и только въ сентябрѣ мѣсяцѣ, и то по настоянію и съ обезпеченіемъ издержекъ гг. Овсянниковымъ, Духановымъ, Буфѣевымъ и Ненюковымъ, была образована депутація отъ Санктпербургскаго биржеваго комитета на прежнихъ началахъ, т. е. въ помощь и съ полнымъ подчиненіемъ судоходному начальству. Въ какой степени была полезна депутація, можно судить по отчету одного изъ депутатовъ, капитанъ-лейтенанта Клокачева, помѣщенному имъ въ брошюрѣ „Вопросы, касающіеся Маріинской системы“ *).

Чтобы покончить съ временными мѣрами улучшенія судоходства на Маріинской системѣ, къ которымъ мы не будемъ уже возвращаться, укажемъ на значеніе только что приведеннаго нами факта, который, по нашему мнѣнію, заключалъ въ себѣ прологъ послѣдующихъ дѣйствій нашихъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ дѣятелей, какъ привыкли величать ихъ сторонники, во что̀ бы то ни стало, принципа соціальнаго самоуправленія.

Представители Рыбинскаго комитета, эти *заинтересованныя лица,* приходятъ въ ужасъ отъ цифры капитала въ 15,000 рублей, хотя неурядица на Маріинской систе-

*) Въ приложеніи 2-мъ заключается извлеченіе изъ означеннаго отчета г. Клокачева.

мѣ каждому изъ нихъ могла обойтись въ 10 разъ дороже этой суммы, и ошеломленные такимъ громаднымъ капиталомъ, не спросивъ даже биржевое купечество, заявляютъ отъ себя, что при такихъ условіяхъ депутація немыслима, что такъ какъ многіе положеннаго сбора не заплатятъ, а принудить ихъ къ тому невозможно.

Право, можно подумать, что предлагаемый сборъ до того великъ, что многіе судопромышленники въ конецъ раззорятся его уплатою; между тѣмъ, какъ сборъ этотъ составлялъ $^{3}/_{10,000}$ коп. съ пуда или съ небольшимъ 5 рублей съ груза, цѣнностью въ 18,000 руб., за доставку котораго въ 1867 году переплачивалось грузохозяевами болѣе 7 коп. съ пуда или болѣе 1,260 руб.

Вчитываясь далѣе въ отзывъ биржеваго комитета, что онъ, „не имѣя у себя въ виду заявленій объ учрежденіи „депутаціи отъ купечества и судопромышленниковъ, счи„таетъ, съ своей стороны, одного заявленія Комерціи Со„вѣтника Овсянникова г. Министру Путей Сообщенія не„достаточнымъ“, невольно приходитъ въ голову вопросъ: заявленіе г. Овсянникова было ли вредно или полезно для судоходства?

Намъ кажется, что въ томъ и другомъ случаяхъ биржевой комитетъ обязанъ бы былъ отнестись съ должнымъ уваженіемъ и внимательностію ко всякому серьезному предложенію на пользу судоходства, а не отрицать его на томъ только основаніи, что одного заявленія г. Овсянникова недостаточно. Между тѣмъ, изъ хода дѣла видно, что заявленіе это сдѣлано по желанію многихъ лицъ биржеваго купечества, что польза депутаціи признана была

коммиссіею при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ, въ которой г. Журавлевъ состоялъ членомъ, и наконецъ, что просьба о назначеніи депутаціи была удостоена вниманія Министерства Путей Сообщенія.

Неужели всего этого недостаточно было въ глазахъ биржеваго комитета, чтобы обратить серьезное вниманіе на заявленіе г. Овсянникова?

Приводимъ въ подтвержденіе пользы отъ депутаціи и желанія купечества текстъ слѣдующаго заявленія:

Въ С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ.

Отъ купечества, отправляющаго по Маріинской системѣ къ С.-Петербургскому порту товары съ Волгскихъ, Камскихъ, Сурскихъ, Бѣльскихъ и другихъ пристаней и отъ пароходовладѣтелей.

ЗАЯВЛЕНІЕ.

Мы нижеподписавшіеся, единодушно сознавая необходимость учреждаемой въ настоящее время, хотя и поздно, но полезной для успѣха судоходства и торговли депутаціи, считаемъ обязанностію выразить нашу признательность С.-Петербургскому биржевому комитету за его содѣйствіе въ учрежденіи оной, а равно Коммерціи-Совѣтнику С. Т. Овсянникову, П. Л. Ненюкову, Т. Я. Буфѣеву и П. Г. Духинову, энергично ходатайствовавшихъ о приведеніи въ исполненіе *желанія купечества объ учрежденіи депутаціи* и объ осуществленіи ея; при чемъ купечество выражаетъ свое желаніе о предоставленіи депутаціи болѣе само-

стоятельности, чѣмъ она имѣла оной въ предшествовавшіе года. 9 Сентября 1869 года.

Подписали: 67 лицъ.

Мы говорили выше о народной молвѣ, обвиняющей нашихъ хлѣбныхъ негоціантовъ въ монополіи, и указали на принятую ими систему, по которой всѣ препятствія, встрѣчаемыя въ торговлѣ, не касаются ихъ, а падаютъ невзгодою на потребителей.

Приведенное нами противодѣйствіе биржеваго комитета не есть ли предвѣстникъ тѣхъ горячихъ и безтактныхъ протестовъ, которые посыпались впослѣдствіи на немногихъ лицъ, выступившихъ съ предложеніемъ о правильной организаціи судоходнаго промысла съ цѣлью произвести реформу въ нашей хлѣбной торговлѣ, сдѣлавъ ее доступною не однимъ только лицамъ, посвященнымъ въ глубину таинства водъ Маріинской системы.

Чему, какъ не систематическому противоборству идеи вывести хлѣбную торговлю изъ темноты на свѣтъ Божій, приписать въ данномъ случаѣ дѣйствія Рыбинскаго биржеваго комитета. Мы просимъ читателей вникнуть въ отчетъ Капитанъ-Лейтенанта Клокачева *) и вывести свое заключеніе о томъ, что было сдѣлано депутаціею для облегченія судоходства?

Мы положительно увѣрены, что не будь депутаціи, опять повторились бы безпорядки 1867 года, опять явились бы переплаты по 7 и болѣе копѣекъ на пудъ, опять бы хлѣба зазимовали въ пути и результатомъ было бы повыше-

*) Приложеніе II-е.

ніе цѣны хлѣба на 2, а можетъ быть и болѣе рублей на куль, взамѣнъ издержки въ $^{3}/_{10,000}$ коп., покрыть которую Рыбинскій биржевой комитетъ не осмѣлился предложить купечеству, въ виду огромности потребнаго на то капитала!

Не имѣя положительныхъ фактовъ, мы не можемъ входить въ детали дѣйствій Рыбинскаго комитета и, предоставляя читателю дѣлать по этому поводу свои заключенія, ограничимся лишь указаніемъ на неправильно приданное и усвоенное судопромышленниками, товарохозяевами и ихъ биржевыми комитетами званіе лицъ, *прямо заинтересованныхъ въ дѣлѣ*, на которомъ они, повидимому, созидаютъ свое право быть рѣшителями судебъ Маріинской системы и торговли.

Что именно таково мнѣніе этихъ лицъ, ясно видно изъ того, что они, не считая нужнымъ входить въ объясненіе или оправданіе своихъ заключеній, прибѣгаютъ къ системѣ протестовъ, предполагающихъ нарушеніе ихъ права, что они заключенію своему, облеченному въ форму большинства, придаютъ значеніе, имѣющее вліяніе на правительственныя распоряженія, какъ будто бы пользуются въ государствѣ особой привилегіею быть законодателями своихъ интересовъ, и наконецъ, что они признаютъ за собою преимущественное право распоряженія всякимъ государственнымъ имуществомъ, соприкасающимся съ ихъ интересами, какъ, будто бы, всѣ силы страны должны стремиться къ тому, чтобы, созидая народное богатство, вручать его лицамъ, заинтересованнымъ въ преслѣдованіи своихъ коммерческихъ интересовъ. Такой наивный

взглядъ на государственное устройство былъ бы не болѣе, какъ смѣшенъ, еслибъ, къ несчастію нашему, онъ не находилъ себѣ отголоска въ массѣ лицъ, недостаточно еще политически подготовленныхъ.

Мы позволяемъ себѣ спросить, почему господа судопромышленники и товарохозяева считаютъ незаинтересованными въ дѣлѣ тѣхъ, кто, по милости неправильно организованной торговли, переплачиваетъ за хлѣбъ, составляющій насущный предметъ потребленія? Почему они не считаютъ заинтересованнымъ народъ, который лишается средствъ къ воздѣлыванію земли и къ пропитанію только потому, что сибирская язва, распространяемая коноводами, уничтожаетъ по всему краю скотъ и становится даже опасною народонаселенію?

Мы спросимъ, почему эти господа берутъ на себя право быть рѣшителями судебъ народа? Неужели только потому, что правительство, считая ихъ болѣе интелигентными, предоставило имъ нѣкоторыя права самоуправленія, въ числѣ которыхъ есть и право заявленія о своихъ нуждахъ порядкомъ, указаннымъ въ законѣ.

Если во имя заинтересованныхъ лицъ, нарушая законъ, они врываются въ интересы государственные, опираясь на сотни подписей, то не должны забывать, что имъ могли бы быть противопоставлены милліоны подписей другихъ заинтересованныхъ лицъ, если бы Правительство пожелало допустить такую систему управленія государственными интересами, которыхъ оно становится естественнымъ представителемъ и блюстителемъ.

Мы спросимъ, наконецъ, почему же управленіе интере-

сами народными должно быть предоставлено судопромышленникамъ и товарохозяевамъ, а не наоборотъ, и какъ бы въ послѣднемъ случаѣ заговорили защитники принцица самоуправленія интересами торговли, если бы самоуправленіе это, во имя того же принципа, предоставлено было народнымъ желудкамъ, безъ сомнѣнія, по естественнымъ законамъ, несравненно болѣе въ дѣлѣ заинтересованнымъ?

ГЛАВА III.

Недовѣріе къ министерству путей сообщенія. — Проектъ Санктпетербургскаго биржеваго комитета ограничить дѣятельность министерства. — Гдѣ источникъ обнаруженнаго недовѣрія? — Замкнутость Министерства въ своей спеціальности. — Новый взглядъ Министерства. — Приглашеніе негоціантовъ для обсужденія вопроса о Маріинской системѣ и хлѣбной торговлѣ. — Прошеніе Санктпетербургскаго и Рыбинскаго биржеваго купечества, судопромышленниковъ и лѣсопромышлениковъ, въ числѣ 126 лицъ.—Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи временнаго комитета. — Слухи о протестѣ, поданномъ Министру Финансовъ. — Общее собраніе Санктпетербургскаго биржеваго купечества, 12-го марта, для избранія комисіи по Маріинской системѣ. — Текстъ протеста за подписью 85-ти лицъ. Допущеніе трехъ депутатовъ изъ числа протестующихъ въ правительственный комитетъ. — Снисхожденіе Правительства не останавливаетъ агитаціи. — Протестъ Рыбинскаго купечества. — Crescendo въ нарушеніи права.— Засѣданіе Рыбинскаго биржеваго комитета.— Насилованіе личныхъ убѣжденій предсѣдателя Милютина. — Рѣчь предсѣдателя Высочайше учрежденнаго комитета въ Рыбинскѣ Князя Щербатова. — Рѣшеніе загадки о снисходительности Правительства.—Комитетъ, силою обстоятельствъ, обращается въ комитетъ народнаго образованія.

Благое вчинаніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ не осталось безъ послѣдствій на дальнѣйшую судьбу Маріинской системы.

Хотя Министерство Путей Сообщенія, повидимому, и не могло удовольствоваться результатами, выработанными особою Комисіею объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи; но, тѣмъ не

менѣе, поднятые Комисіею вопросы, входившіе въ кругъ компетентности вѣдомства Путей Сообщенія, заставили его обратить вниманіе на особыя условія, въ которыхъ поставлена эта система.

Читая въ отчотѣ Комисіи о горячемъ сочувствіи, оказанномъ генераломъ Чевкинымъ нуждамъ судоходства, о почотной его дѣятельности по приведенію Маріинской системы и Волги въ возможное устройство и, принимая въ соображеніе средства, которыми могло располагать Правительство и тѣ улучшенія, которыя были плодами энергической дѣятельности бывшаго Министра, невольно задаешь себѣ вопросъ: почему вся эта масса знанія, труда, дѣятельности и затраченныхъ капиталовъ, нетолько что не достигла ожидаемыхъ результатовъ, но привела даже къ отрицанію способности спеціальнаго государственнаго учрежденія способствовать своими самостоятельными мѣропріятіями къ улучшенію судоходства?

Мы увидимъ далѣе, что Санктпетербургскій биржевой комитетъ выступаетъ съ протестомъ и проситъ защиты Министра Финансовъ противъ предполагаемыхъ только дѣйствій Высочайше утвержденнаго комитета объ улучшеніи Маріинской системы. Мы увидимъ также, что тотъ же биржевой комитетъ, предлагая въ представленномъ проектѣ *) принять устройство означенной системы въ

*) Мнѣніе Санктпетербургскаго биржеваго комитета и комисіи Санктпетербургскаго биржеваго купечества, котораго грузы доставляются по Маріинской системѣ, по вопросу о мѣрахъ къ улучшенію условій судоходства по означенной системѣ. Санктпетербургъ, іюль 1870 года.

управленіе *представительства общихъ интересовъ торговли и судопромышлености* (?) ставитъ свою великодушную помощь Правительству подъ непремѣнное условіе нѣкоторой самостоятельности въ техническомъ отношеніи.

Такъ, напримѣръ, принимая исполненіе проектированныхъ работъ Высочайше утвержденнымъ комитетомъ (§ 45-й), Биржевой комитетъ выговариваетъ себѣ право раздѣлить работы эти на существенныя и дополнительныя (§ 46-й). *При своихъ предположеніяхъ о дальнѣйшемъ улучшеніи Маріинской системы, управленіе имѣетъ руководствоваться соображеніями, что оныя улучшенія должны быть произведены по указанію дѣйствительныхъ и общихъ потребностей судоходства и торговли. Вѣрное опредѣленіе отношеній вышеозначенныхъ условій* практическаго соотвѣтствованія Маріинской системы требованіямъ торговли, *возлагается на опытность и безкорыстное усердіе къ общему благу членовъ совѣта.* Затѣмъ, практическому, основанному на близкомъ знакомствѣ съ дѣломъ, обсужденію членовъ совѣта представляются также и соображенія объ относительномъ практическомъ значеніи разныхъ улучшеній, о постепенности ихъ исполненія и, наконецъ, о той осторожности, которая вообще должна руководить ихъ дѣйствіями по предмету назначеній работъ (§ 45-й). Работы, какъ первостепенныя, такъ и ремонтныя, производятся по сметамъ, *составляемымъ и способомъ одобреннымъ совѣтомъ.* Случаи необходимости утвержденія ихъ общимъ собра-

ніемъ гласныхъ опредѣляются уставомъ. Работы производятся или съ подрядовъ или хозяйственнымъ образомъ, или вообще на основаніяхъ, которыхъ цѣлесообразность будетъ *признана совѣтомъ* (§ 51-й). Уставу предоставляются, во избѣжаніе излишне обременительной и сложной переписки по технической части, точнѣе опредѣлить тѣ случаи, *когда управленіе можетъ дѣйствовать въ техническомъ отношеніи самостоятельно*, ограничиваясь *непосредственнымъ* участіемъ въ дѣлахъ управленія члена отъ Министерства Путей Сообщенія (§ 49-й).

Такимъ образомъ, при *непосредственномъ* участіи члена, то-есть, при его самостоятельности, устранивъ Министерство отъ распоряженія государственнымъ имуществомъ, проектъ ограничиваетъ дѣятельность вѣдомства путей сообщенія узкою сферою техническаго бюро, установивъ для сей цѣли весьма лаконическій § 48-й, въ коемъ сказано:

„Проекты капитальныхъ сооруженій составляются совѣтомъ и утверждаются Министерствомъ Путей Сообщенія“.

Такое же недовѣріе къ цѣлесообразности мѣръ, вытекающихъ изъ Министерства Путей Сообщенія, выразилось и въ одномъ изъ вопросовъ, предложенныхъ предсѣдателемъ на обсужденіе членовъ особой комисіи объ улучшеніи Маріинской системы, по поводу способовъ и средствъ, коими можетъ быть наиболѣе обезпечено безпрепятственное движеніе судохотства:

„Предоставивъ исполненіе необходимыхъ техниче-

скихъ работъ вѣдомству Путей Сообщенія, ходатайствовать ли о дозволеніи губернаторамъ просматривать предварительныя ихъ смѣты и представлять чрезъ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ мнѣніе о достаточности предполагаемыхъ ежегодно работъ, съ назначеніемъ при томъ опредѣленной суммы отъ вѣдомства Путей Сообщенія въ распоряженіе губернатора на экстренныя, во время навигаціи, мѣры по исправленію бичевниковъ и переправъ, принятіе же санитарныхъ мѣръ обезпечить отъ казны?"

Какой же источникъ такого недовѣрія? Можетъ быть, Министерство Путей Сообщенія, въ дѣйствіяхъ своихъ, не соображалось съ нуждами судоходства и, въ самонадѣянности своей, было глухо къ заявленіямъ заинтересованныхъ лицъ?

Въ отвѣтъ на этотъ вопросъ, мы въ томъ же отчотѣ коммиссіи читаемъ слѣдующее заявленіе г. Марченко, члена коммиссіи.

„Въ 1857 году, когда бывшему Главноуправляющему Путями Сообщенія, Генералъ-Адъютанту Чевкину, угодно было лично на мѣстѣ изучить этотъ важный водяный путь, мнѣ было поручено устроить въ С.-Петербургѣ небольшой винтовый пароходъ „Волга", на которомъ я имѣлъ честь провести Его Высокопревосходительство Константина Владиміровича, отъ самаго Петербурга, чрезъ всю Маріинскую систему, до Нижняго-Новгорода. Это былъ первый проѣздъ по каналамъ на пароходѣ, который еще отапливался русскимъ антрацитомъ. Проѣздъ этотъ, полагаю, памятенъ будетъ навсегда по тѣмъ благодѣтельнымъ послѣдствіямъ, которыя онъ принесъ этому важно-

му водяному пути. Генералъ Чевкинъ, выслушивая всѣхъ, какъ служащихъ, такъ и судопромышленниковъ, и убѣдясь лично въ большихъ недостаткахъ этого пути, обсуждалъ во время самаго путешествія на пароходѣ, вмѣстѣ со всѣми наличными техниками, о тѣхъ мѣрахъ, какія должно было принять для отстраненія всякаго рода препятствія къ безостановочному сплаву судовъ. Съ большимъ удовольствіемъ вспоминаю тотъ восторженный пріемъ, который былъ сдѣланъ Генералу Чевкину, когда пароходъ „Волга" явился на водахъ Рыбинской и Нижегородской пристаней, а особенно, когда составленныя въ вояжѣ предположенія, къ улучшенію Маріинской системы, были заявлены купечеству, съ приглашеніемъ каждаго высказать откровенно свое мнѣніе. Вотъ эти-то, практически добытыя свѣдѣнія на мѣстѣ, послужили Генералу Чевкину для составленія окончательнаго предположенія къ постепенному, по мѣрѣ матеріальныхъ средствъ Правительства, улучшенію вышеназваннаго мною государственнаго водяного сообщенія отъ С.-Петербурга до Каспійскаго моря. Послѣдствіемъ этого были: устройство Ново-Ладожскаго канала, окончаніе Свирскаго канала, улучшеніе фарватера и бичевниковъ на рѣкѣ Свири, капитальная перестройка шлюзовъ и другихъ сооруженій Маріинскаго канала, разсчистка фарватера въ порогахъ рѣки Шексны, улучшеніе бичевниковъ по всей Маріинской системѣ, устройство землечерпательныхъ машинъ для разсчистки мелей на рѣкѣ Волгѣ, замѣнъ бывшихъ гардкаутовъ пароходами для судоходной полиціи, установленіе правилъ для прохода судовъ чрезъ мели, нако-

нецъ, громадныя работы для улучшенія фарватера въ дельтѣ рѣки Волги, между городомъ Астраханью и Каспійскимъ моремъ".

Изъ того же отчота коммиссіи мы видимъ, что всѣ предначертанія Генералъ-Адъютанта Чевкина выполнялись съ должною послѣдовательностію по 1869 годъ. Гдѣ же искать рѣшенія этой задачи?

Намъ кажется, что вся ошибка заключается въ прежней системѣ всѣхъ вообще управленій, поставившихъ себѣ въ обязанность удовлетворять настоятельнымъ нуждамъ минуты, проявлявшимся извнѣ или по иниціативѣ другихъ правительственныхъ органовъ, или по отголоскамъ изъ общества.

Наши высшія управленія, въ томъ числѣ и Министерство Путей Сообщенія, вдались въ крайность и, заключившись въ свою спеціальность, старались устранить отъ себя разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ, хотя и прямо соприкасающихся съ ихъ дѣятельностію, но обсужденіе которыхъ не составляло предмета ихъ спеціальности.

Такъ было и съ Маріинскою системою: встрѣчалось настоятельное препятствіе къ судоходству — о немъ доводилось до свѣдѣнія Министерства, которое, убѣдившись въ томъ, принимало не болѣе, какъ техническія мѣры къ его устраненію, сообразно съ тѣми средствами, которыми могло располагать. Являлось дѣйствительное улучшеніе—нужды дня удовлетворялись; но проходитъ этотъ день—являются новыя нужды; исполняются снова, и такъ далѣе.

Между тѣмъ, паліативныя мѣры, удовлетворяя мер-

кантильные разсчоты и эгоистическія стремленія массъ, имѣютъ свойство тормозить развитіе производительныхъ силъ страны, представляя изо дня въ день непреодолимыя препятствія къ свободному и широкому проявленію народной дѣятельности.

Вотъ почему, несмотря на содѣйствіе Министерства къ устраненію препятствій въ судоходствѣ, несмотря на возможное, по мѣрѣ средствъ, удовлетвореніе заявляемыхъ нуждъ судопромышленниками—всѣ пожертвованные труды и капиталы не удовлетворили экономической потребности развивающагося государства.

Винить ли въ томъ предшествовавшую дѣятельность Министерства? Отвѣчаемъ, нѣтъ,и отвѣчаемъ потому, что, въ строгомъ смыслѣ *спеціальности*, Министерство сдѣлало все возможное и зависящее отъ него для Маріинской системы. Чтó же касается до вліянія предпринимаемыхъ мѣръ на экономическое значеніе системы, то хотя оно и выразилось застоемъ въ торговлѣ и народными невзгодами, но, опять-таки, винить Министерство нельзя потому, что оно существовавшимъ доселѣ порядкомъ положительно устранялось отъ всякаго вмѣшательства и въ финансовыя комбинаціи, и въ опредѣленіе дѣйствительныхъ потребностей торговли, и въ изслѣдованіе экономическихъ вопросовъ, соприкасающихся со сферою его дѣятельности. Оно въ ряду государственныхъ учрежденій составляло не болѣе, какъ техническую исполнительную инстанцію.

Со вступленіемъ въ Министерство Графа Бобринскаго, дѣло принимаетъ другой оборотъ и, какъ намъ кажется,

новый Министръ задался раціональною и благою мыслію поставить ввѣренное ему Министерство на надлежащій и желаемый путь самостоятельности.

Вслѣдъ за окончаніемъ дѣятельности особой коммиссіи объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи, нѣкоторые изъ извѣстнѣйшихъ нашихъ хлѣбныхъ негоціантовъ *) были приглашены къ главному начальнику шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній Князю Щербатову, который отобралъ отъ нихъ самыя подробныя показанія о нуждахъ судоходства, о ходѣ хлѣбной торговли, о вліяніи ея на экомическій бытъ страны и о видахъ на будущее ея развитіе.

По окончаніи бесѣды, князь выразилъ приглашеннымъ негоціантамъ свое удовольствіе за удовлетворительные ихъ отвѣты на массу предложенныхъ имъ вопросовъ и, одобривъ вѣрность ихъ взглядовъ на желаемое направленіе торговли, предложилъ имъ, по предварительномъ соглашеніи съ сочувствующими ихъ направленію лицами, представить ему заявленіе, можетъ ли купечество принять участіе въ этомъ дѣлѣ и на какихъ началахъ.

Вслѣдствіе таковаго требованія, составлено было прошеніе, которое, за подписью многихъ сочувствующихъ лицъ, было выставлено на С.-Петербургской биржѣ, для

---

*) Д. М. Полежаевъ, А. Г. Золотаревъ, С. Т. Овсянниковъ и И. А. Милютинъ.

присоединенія къ нему подписей тѣхъ, кои пожелали бы раздѣлить дѣлаемое заявленіе.

Такъ какъ прошеніе это послужило поводомъ къ ряду протестовъ и возбудило опозицію въ купечествѣ, то мы приводимъ его вполнѣ:

Его Сіятельству,

Господину Главному Начальнику шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, Князю Александру Петровичу Щербатову.

С.-Петербургскаго и Рыбинскаго биржеваго купечества, а также судопромышленниковъ и лѣсопромышленниковъ, доставляющихъ грузы по Маріинскому водяному пути.

ПРОШЕНІЕ.

Ваше Сіятельство, при самомъ вступленіи вашемъ въ управленіе шоссейными дорогами и водяными сообщеніями, изволили обратить благосклонное вниманіе на настоятельнѣйшій вопросъ по судоходству, имѣющій громадное вліяніе на торговые и промышленные интересы Государства, именно: на вопросъ о необходимости радикальнаго устройства Маріинской системы въ техническомъ и административномъ отношеніяхъ. При этомъ, вамъ угодно было высказать, нѣкоторымъ изъ среды насъ, ближе знакомымъ съ этимъ важнымъ дѣломъ, вашъ взглядъ о пользѣ участія въ немъ лицъ, непосредственно въ этомъ дѣлѣ заинтересованныхъ и предложили имъ, по предварительномъ соглашеніи съ купечествомъ, торгующимъ на С. - Петербургской и Рыбинской биржахъ, представить вамъ заявленіе, можетъ *ли купечество принять участіе въ этомъ дѣлѣ, на какихъ началахъ, въ чемъ выразится это участіе, а также какія, по мнѣнію*

купечества, нужны въ этомъ отношеніи мѣры неотлагательно и какія могутъ быть отложены до извѣстнаго времени.

Принимая съ глубокою благодарностію довѣріе, оказанное Вашимъ Сіятельствомъ въ этомъ важномъ случаѣ торговому сословію и основывая на ономъ надежду, что подъ управленіемъ вашимъ водяными путями, торговля и судоходство не будутъ встрѣчать болѣе тѣхъ затрудненій, какія онѣ встрѣчали впродолженіи многихъ лѣтъ, несмотря на постоянныя сѣтованія, вызываемыя огромными убытками и раззореніями,—мы нижеподписавшіеся имѣемъ честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Сіятельства слѣдующія, по предмету сему, заявленія.

Съ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ, послужившихъ къ развитію нашей торговли и промышленности, въ связи съ важными преобразованіями въ общественномъ строѣ, совершившимися въ послѣдніе годы, Маріинская система, для того, чтобъ вполнѣ соотвѣтствовать своему назначенію, требовала уже много лѣтъ тому назадъ огромныхъ денежныхъ затратъ. По невозможности удовлетворить этимъ требованіямъ, вслѣдствіе финансовыхъ затрудненій, она поддерживалась на небольшія сравнительно суммы, ежегодно отпускаемыя правительствомъ и изъ $^1/_4$% сбора ассигнуемыя.

При такомъ положеніи дѣла невозможно было ни ожидать, ни достигнуть систематическаго улучшенія пути и полнаго ремонта, а поддерживалось только то, что приходило въ крайнее разстройство, устраивалось вновь то, что существовать болѣе не могло. Затѣмъ, части системы въ улучшенномъ видѣ рѣзче выказывали недостатки прочихъ частей и скорѣе теряли свое полезное значеніе. Между тѣмъ, эти небольшія суммы, вмѣстѣ взятыя, составляютъ значительный капиталъ, при употребленіи котораго вдругъ, на болѣе раціональныхъ началахъ, можно было бы достигнуть лучшихъ результатовъ (по свѣдѣніямъ за послѣднія 10 лѣтъ, израсходовано собственно на Маріинскую систему до 2,300,000 р.).

Не смѣя утруждать Ваше Сіятельство подробнымъ исчисленіемъ различныхъ неудобствъ частей, составляющихъ водяной путь между Рыбинскомъ и Петербургомъ, ни указаніемъ спосо-

бовъ для ихъ улучшенія въ техническомъ отношеніи, такъ какъ по предмету сему имѣются, въ ввѣренномъ вамъ главномъ управленіи, всесторонне разсмотрѣнные проэкты и наши заявленія,— обязываемся только высказать, *что по мнѣнію купечества, для того, чтобы сказанный путь могъ приносить требующуюся пользу и вполнѣ соотвѣтствовать условіямъ внѣшней и внутренней торговли, продовольствію столицы и войскъ съ окрестностями Остзейскаго края и Великаго Княжества Финляндскаго, необходимо регулировать его такимъ образомъ, чтобы доставка грузовъ совершалась по немъ въ возможно кратчайшіе сроки, по возможно дешевымъ цѣнамъ, съ обезпеченіемъ отъ всякихъ случайностей, какъ-то: наводненій, мелководія, скотскихъ падежей и пр. Для чего, сообразно особымъ мѣстнымъ обстоятельствамъ, необходимо сдѣлать соотвѣтственныя гидротехническія устройства и примѣнить соотвѣтственные способы тракціи посредствомъ пара и живой силы.*

Вполнѣ достигнуть этого можно, по соображеніямъ нашимъ, въ теченіи не болѣе 4 лѣтъ, съ употребленіемъ капитала до 10 мил. руб.

Еслибы Правительство затруднилось въ пожертвованіи подобно-значительнаго капитала, съ полной затратой или даже съ возвратомъ посредствомъ особаго судоходнаго сбора въ продолженіе извѣстнаго времени, по примѣру Канала Императора Александра II, или другимъ какимъ либо эксплотаціоннымъ образомъ, то купечество принимаетъ на себя обязательство собрать капиталъ и устроить путь на тѣхъ началахъ, какія, по обоюдному соглашенію съ Правительствомъ, выработаны будутъ, нисколько не расчитывая въ этомъ отношеніи на особенно выгодное помѣщеніе капитала, а имѣя въ виду государственную пользу, при полномъ убѣжденіи, что и Правительство не пожелаетъ тяжелыхъ затратъ не возвратно, и окажетъ, въ случаѣ надобности, возможное пособіе.

Для этой цѣли, мы, купечество, торгующее при С.-Петербургской и Рыбинской биржахъ, судо и лѣсопромышленники, занимающіеся исключительно доставкою грузовъ между Рыбин-

скомъ и Петербургомъ, не замедлимъ избрать изъ среды своей уполномоченныхъ быть посредниками между нами и Правительствомъ въ этомъ дѣлѣ и учредителями настоящаго предпріятія на началахъ, выработанныхъ по обоюдному соглашенію.

Выяснивъ, такимъ образомъ, наши взгляды, желаніе и готовность содѣйствовать Правительству въ полномъ улучшеніи и устройствѣ цѣлаго водянаго пути между Рыбинскомъ и Петербургомъ, мы считаемъ долгомъ, въ видахъ содѣйствія успѣху торговли и промышленности, утруждать Ваше Сіятельство всепокорнѣйшею просьбой о допущеніи, въ предстоящую навигацію, необходимыхъ временныхъ мѣръ для облегченія затрудненій, встрѣчаемыхъ нынѣ въ доставкѣ грузовъ по этому пути.

Мѣры сіи должны заключаться въ тѣхъ же распоряженіяхъ Правительства, какія имѣли мѣсто въ навигацію прошлаго года, именно: въ учрежденіи временной депутаціи, разъѣздной полиціи, временныхъ больницъ, командированіи ветеринаровъ и особыхъ чиновниковъ со стороны Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія, для содѣйствія мѣстнымъ судоходнымъ начальствамъ. Независимо отъ сего, представляется настоятельнѣйшая необходимость въ учрежденіи туажа по каналу Императора Александра II и по Невѣ до Рошковской пристани.

Предпріятіе это капитанъ-лейтенантъ Племянниковъ передаетъ намъ, купечеству; мы же, съ своей стороны, предоставляемъ уполномоченнымъ нашимъ, по полученіи разрѣшенія, осуществить на дѣлѣ сказанное предпріятіе неотлагательно и, по возможности, въ теченіи будущей навигаціи, обязываясь подчинить предпріятіе сіе тѣмъ началамъ, какія впослѣдствіи времени, при общемъ улучшеніи Маріинскаго пути, признаны будутъ необходимыми.

Смѣемъ надѣяться, что Ваше Сіятельство изволите обратить благосклонное вниманіе на заявленія наши, какъ относительно общаго устройства Маріинскаго пути, такъ и на допущеніе временныхъ мѣръ въ навигацію будущаго года, тѣмъ болѣе, что необходимость и польза учрежденія туажа по каналу сознаны уже С.-Петербургскою и Рыбинскою биржами, здѣшнимъ земствомъ и самимъ Министерствомъ Путей Сообщенія. 3-го января 1870 года.

Подписали 126 лицъ.

Прошеніе это было благосклонно принято и, какъ намъ кажется, масса подписей затруднила Министерство, а потому потребовано было ограниченное число довѣренныхъ лицъ, къ которымъ, въ случаѣ нужды, обращалось бы Министерство.

По соображеніи всѣхъ обстоятельствъ дѣла, Министръ Путей Сообщенія представилъ Государю Императору всеподданнѣйшій докладъ о неудовлетворительномъ состояніи Маріинской системы и о настоятельной необходимости приведенія Маріинскаго водянаго пути между Рыбинскомъ и Петербургомъ въ порядокъ, соотвѣтствующій важности его значенія, а также о заявленіи уполномоченныхъ отъ лицъ торговаго и промышленнаго сословій, наиболѣе заинтересованныхъ въ дѣлѣ, о готовности ихъ собрать необходимый капиталъ и принять на себя радикальное устройство и эксплуатацію сказаннаго пути на началахъ, закономъ допущенныхъ для акціонерныхъ обществъ.

По означенному докладу послѣдовало 29-го января сего года повелѣніе Государя Императора.

1. Для всесторонняго и болѣе соотвѣтственнаго разсмотрѣнія вопроса объ улучшеніи и устройствѣ Маріинскаго пути, учредить Временный Комитетъ, подъ предсѣдательствомъ завѣдывающаго шоссейными и водяными сообщеніями генералъ-маіора князя Щербатова, изъ чиновъ Министерства Путей Сообщенія, наиболѣе знакомыхъ съ дѣлами по сѣвернымъ водянымъ путямъ, какъ въ техническомъ, такъ и въ административномъ отношеніяхъ, назначивъ при этомъ въ составъ сказаннаго Ко-

митета, по соглашенію съ подлежащими Министрами, членовъ отъ Министерствъ: Военнаго, Морскаго, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и отъ II-го Отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи.

2. По учрежденіи Комитета предоставить уполномоченнымъ отъ лицъ, подписавшихъ заявленіе, внести на разсмотрѣніе Комитета проектъ устройства Маріинскаго пути.

3. Комитету поручить: а) собрать и систематически сгруппировать всѣ необходимыя данныя въ административномъ, техническомъ и законодательномъ отношеніяхъ, а также вѣрныя статистическія свѣдѣнія для основательнаго разрѣшенія вопросовъ, какіе могли-бы возникнуть, какъ при разсмотрѣніи составленнаго уполномоченными проекта, такъ и вообще при устройствѣ водянаго пути между Рыбинскомъ и Петербургомъ на новыхъ началахъ, посредствомъ привлеченія частныхъ капиталовъ, и б) представить проекты временнымъ мѣрамъ, обезпечивающимъ успѣхъ предстоящей по Маріинской систем въ нынѣшнемъ году навигаціи.

Н смотря на сдѣланное тотчасъ же по образованіи Комитета приглашеніе всѣмъ лицамъ, интересующимся устройствомъ Маріинской системы, присылать свои заявленія и мнѣнія въ Высочайше утвержденный Комитетъ, въ обществѣ начали носиться слухи, о подачѣ черезъ С.-Петербургскій биржевой комитетъ прошенія на имя г. Министра Финансовъ, для каковой цѣли, будто бы, собирались подписи. Прошеніе это до такой степени оставалось въ тайнѣ, что заинтересованные содержаніемъ его

лица, подавшія заявленіе въ Министерство Путей Сообщенія, не могли получить съ него копіи, а должны были довольствоваться распространившимся въ обществѣ, неизвѣстными путями, слухомъ, что въ прошеніи этомъ содержится энергическій протестъ противъ монопольнаго захвата Маріинской системы нѣсколькими лицами, желающими, будто бы, эксплуатировать, какъ купечество, такъ и судопромышленниковъ. При этомъ пояснялось, что представленное этими лицами (депутатами отъ 126-ти негоціантовъ) въ Министерство Путей Сообщенія заявленіе, другой цѣли не имѣетъ, какъ добиться означенной монополіи, въ ущербъ-де всему остальному купечеству. Такимъ образомъ, передъ лицомъ общественнаго мнѣнія выставлялось, будто бы возложенная Высочайшею волею на Комитетъ высшая задача соглашенія интересовъ государства и торговли, является какъ бы уже предрѣшонною въ пользу монопольныхъ интресовъ частныхъ лицъ, и что справедливость такого предположенія прямо подтверждается тѣмъ, будто бы, отчаяннымъ положеніемъ купечества, которое, въ виду будущихъ предвзятыхъ дѣйствій Комитета, не нашло другаго исхода, какъ стать подъ защиту того же Правительства, но въ лицѣ Министра Финансовъ.

Слухи эти проводились до того настойчиво, что распространяли серьезныя опасенія нетолько между частными людьми, но даже и въ правительственныхъ сферахъ. Не будемъ говорить о тѣхъ случаяхъ, которые подали поводъ къ офиціальнымъ недоразумѣніямъ, а укажемъ на одинъ только осязательный фактъ, который, при другихъ

обстоятельствахъ, былъ бы положительно необъяснимъ: мы говоримъ о напечатанномъ заявленіи предсѣдателя Высочайше утвержденнаго Комитета о томъ, что никакая монополія допущена не будетъ. Да развѣ въ этомъ могло быть малѣйшее сомнѣніе? Развѣ рѣшеніе Комитета окончательное? Развѣ Комитетъ, дѣйствуя какъ правительственное учрежденіе, могъ бы допустить монополію? Не ясно ли, что слова эти были высказаны подъ вліяніемъ указаннаго нами стремленія насиловать общественное мнѣніе?..

Мы не знаемъ, какъ росли бы и множились напускаемые слухи, если бы совершенно случайно не былъ имъ положенъ предѣлъ въ общемъ собраніи купечества, созваннаго 12-го марта Биржевымъ комитетомъ, для избранія комисіи, по обсужденію вопроса о мѣрахъ къ улучшенію условій судоходства по Маріинской системѣ.

Предложенная въ собраніи этомъ балотировка была пріостановлена г. Овсянниковымъ, предложившимъ, съ своей стороны, прочитать заявленіе, сдѣланное Министерству Путей Сообщенія уполномоченными отъ 126-ти лицъ купечества, въ числѣ коихъ онъ состоитъ. Предложеніе свое г. Овсянниковъ подкрѣпилъ необходимостью ознакомить купечество съ содержаніемъ означеннаго заявленія, такъ какъ распространившіеся слухи о какой-то заключающейся въ немъ монополіи, могутъ подать поводъ къ недоумѣнію. По прочтеніи приведеннаго выше прошенія уполномоченныхъ, г. Овсянниковъ указалъ на то, что ни въ личныхъ желаніяхъ подписавшихся, ни въ самомъ прочитанномъ текстѣ заявленія, нѣтъ и мысли о какой-нибудь монополіи, такъ какъ смыслъ прошенія сводится къ

желанію купечества содѣйствовать улучшенію Маріинской системы своими капиталами, ставя ихъ въ полную зависимость отъ указаній Правительства. Затѣмъ, онъ обратился къ собранію съ просьбою разъяснить возникшее недоумѣніе и заявить прямо и откровенно, если кто-нибудь изъ присутствующихъ имѣетъ поводъ къ какому-нибудь возраженію или сомнѣнію. Когда никто не откликнулся на такой призывъ, г. Овсянниковъ замѣтилъ, что справедливость требуетъ познакомить собраніе и съ прошеніемъ 85-ти лицъ, поданнымъ Министру Финансовъ, на томъ основаніи, что оно большинству неизвѣстно и что въ немъ, по слухамъ, заключается упрекъ въ монополіи.

Вслѣдствіе такого заявленія было прочитано прошеніе 85-ти лицъ, поданное 22-го февраля Министру Финансовъ, слѣдующаго содержанія:

Ваше Высокопревосходительство!

Биржевое купечество и судопромышленники, занимающіеся перевозкой кладей Маріинскою системою, узнали недавно о томъ, что въ Министерствѣ Путей Сообщенія составилось предположеніе передать эксплуатацію Маріинской системы въ частныя руки, на началахъ, закономъ допущенныхъ для акціонерныхъ обществъ.

Подобное извѣстіе всѣхъ насъ сильно встревожило на томъ основаніи, что купечество никакъ не ожидало, чтобы ходатайства объ улучшеніи Маріинской системы могли привести къ предположенію о передачѣ. Въ то же время газеты сообщили слухъ, что нѣкоторые представители русскаго купечества составили уже компанію и заявили готовность принять на себя радикальное устройство и эксплуатацію сказаннаго пути.

Подобная мѣра, если осуществится, будетъ гибельна и для

торговли и для судовщиковъ. Торговлю она, вопервыхъ, поставитъ въ полную зависимость отъ нѣсколькихъ лицъ, которыя будутъ управлять системой по назначенію компаніи; вовторыхъ, провозная плата увеличится, потому что и капиталъ и администрація компаніи будутъ стоить весьма дорого; втретьихъ, право свободнаго плаванія, предоставленное закономъ всѣмъ безъ различія, должно будетъ нарушиться. Многочисленный классъ судовщиковъ этою мѣрою будетъ окончательно уничтоженъ, потому что небогатые люди, составляющіе преимущественно этотъ классъ, не въ состояніи будутъ состязаться съ компаніей, интересы которой заставятъ ее стремиться къ захвату этой промышленности въ свои руки.

Такимъ образомъ, благодѣтельныя въ торговомъ отношеніи послѣдствія конкуренціи, будутъ уничтожены, и компанія, сдѣлавшись полнымъ властелиномъ на этомъ пути, будетъ дѣлать все, что ей угодно, зная напередъ, что торговый людъ, постановленный въ полную ея зависимость, приметъ всякія ея предположенія, въ особенности въ тѣ года, когда бываетъ сильное требованіе хлѣбныхъ продуктовъ заграницу. Въ такіе года, самые важные для торговли, съ какими бы огражденіями для нея ни была написана концессія на систему, она никогда не представитъ достаточной гарантіи торговцамъ въ добросовѣстномъ исполненіи принятыхъ на себя компаніей обязательствъ, которая всегда найдетъ средства обойти сдѣланный съ казною договоръ и предложить торговцамъ перевозку ихъ кладей на какихъ-нибудь особенныхъ условіяхъ, по цѣнамъ, возвышеннымъ противъ опредѣленныхъ тарифомъ.

Такое положеніе дѣла заставляетъ насъ прибѣгнуть къ вамъ Ваше Высокопревосходительство, съ покорнѣйшею просьбою: оказать намъ ваше содѣйствіе и защиту противъ нарушенія правъ свободнаго плаванія по водянымъ путямъ Имперіи, предоставленныхъ всѣмъ вѣрноподданнымъ Его Императорскаго Величества Государя Императора кореннымъ закономъ, изложеннымъ въ Св. зак. т. X ч. 1, ст. 434 и т. XII Устава Путей Сообщенія ст. 82.

Сознавая вполнѣ неотлагательную необходимость въ улучшеніи системы и исправленіи, приходящихъ въ вѣтхость отъ вре-

мени, искусственныхъ сооруженій этой системы, мы осмѣливаемся изложить Вашему Высокопревосходительству основанія, на которыхъ желали бы видѣть приведенными въ исполненіе полныя улучшенія и исправленія системы.

На радикальное исправленіе системы требуется, сколько извѣстно по имѣющимся проэктамъ, 3 мил. руб. Такъ какъ этихъ денегъ въ наличности не имѣется, то мы желали бы, чтобъ сдѣланъ былъ заемъ потребной суммы въ Государственномъ Казначействѣ или Банкѣ, на тѣхъ же самыхъ основаніяхъ, на какихъ таковой былъ сдѣланъ, для покрытія расходовъ по устройству Ладожскаго канала Императора Александра II. На этотъ предметъ, Высочайшимъ повелѣніемъ 10-го іюля 1859 года, разрѣшено было выдать въ ссуду изъ Государственнаго Казначейства на 33-хъ лѣтнихъ банковыхъ правилахъ 4,000,000 рублей, для уплаты которыхъ утвержденъ сборъ по $^1/_2$% со стоимости кладей, проходящихъ Ладожскими каналами.

Въ число разрѣшенныхъ 4,000,000 руб., изъ Государственнаго Казначейства отпущено только 1,319,729 руб. 42 коп., но и тѣхъ, за уплатою изъ $^1/_4$ и $^1/_2$% сборовъ, въ настоящее время должно числиться, приблизительно, около 600,000 рублей. Остальная сумма въ 2,387,346 руб. 97$^3/_4$ коп., затраченная на прорытіе канала, была отпущена изъ суммъ общаго $^1/_4$% сбора.

Если на капитальное исправленіе Маріинской системы потребуется заемъ въ 3,000,000 руб., то, на основаніи ст. 445 т. XI Св. Зак. Уст. Кредит. Учрежденій, по 33-хъ-лѣтнему расчету, нужно въ теченіи этого срока на погашеніе займа платить по 5$^1/_2$% въ годъ, т. е. ежегодно 165,000 руб. Такъ какъ $^1/_4$% сбора ежегодно поступаетъ до 485,000 руб., то, за уплатою 165,000 руб. сер., будетъ оставаться вообще на улучшеніе водяныхъ путей до 320,000 руб. Кромѣ того, ежегодно поступаетъ $^1/_2$% ладожскаго сбора до 200,000 руб.; слѣдовательно, уплата займа съ избыткомъ обезпечена, не говоря уже о постепенномъ увеличеніи судоходныхъ сборовъ. Но если бы на исправленіе системы потребовалась впослѣдствіи и большая затрата капитала, чѣмъ 3,000,000 руб. и Правительство нашло бы необходимымъ на обезпеченіе этого улучшенія имѣть новые ресурсы со стороны грузоотправителей, то они съ полною готовностію со-

гласны будутъ на учрежденіе новаго дополнительнаго $^1/_4$% или даже $^1/_2$%.— сбора за Маріинскую систему, подобно тому, какъ это сдѣлано было при устройствѣ канала Императора Александра II.

Такимъ образомъ, можетъ совершиться полное и радикальное улучшеніе Маріинской системы. Важнѣйшій торговый водяный путь останется въ вѣдѣніи государственнаго управленія и будетъ не монопольнымъ, а, по прежнему, открытымъ для общаго свободнаго пользованія. Доставка кладей ускорится и удешевится на пользу производителей, торговцевъ и потребителей.

Если же Министерство Путей Сообщенія не желаетъ принять само приведеніе въ исполненіе означенныхъ предположеній, то не найдете ли, Ваше Высокопревосходительство возможнымъ исходатайствовать разрѣшеніе о передачѣ устройства Маріинской системы, предполагаемымъ способомъ, С.-Петербургскому биржевому комитету, который, избравъ въ общемъ собраніи биржеваго купечества комитетъ изъ лицъ купеческаго сословія, возложитъ на него устройство этого дѣла, съ помощью опытныхъ инженеровъ, знакомыхъ съ системой, назначенныхъ отъ Правительства или приглашенныхъ самимъ купечествомъ. Министерство же Путей Сообщенія сохранитъ за собою генеральную инспекцію за производящимися работами.

Ваше Высокопревосходительство, будучи вполнѣ убѣждены въ вашемъ патріотическомъ радѣніи о пользахъ торговли, вашемъ живомъ сочувствіи къ развитію промышленности и вашихъ заботахъ о народномъ благосостояніи, мы осмѣливаемся убѣдительнѣйше просить васъ обратить ваше просвѣщенное вниманіе на предполагаемый нами способъ приведенія въ надлежащій порядокъ Маріинской системы, который представляется единственнымъ, соотвѣтствующимъ истиннымъ государственнымъ пользамъ, оказать ваше содѣйствіе осуществленію предполагаемой нами мѣры и тѣмъ оградить общественные и народные интересы отъ вредной для нихъ монополіи по Маріинской системѣ.

Съ чувствами глубочайшаго уваженія и проч.

Подписали 85 лицъ.

Прочтеніе этого любопытнаго документа, въ которомъ, какъ видно, въ особенности при сопоставленіи его съ офиці-

альнымъ заявленіемъ 126-ти лицъ, ничѣмъ не подтверждаются какія-нибудь опасенія насчотъ предполагаемой монополіи, не остановило, однако, учрежденіе Коммисіи, несмотря на энергическій протестъ г. Овсянникова, который доказывалъ несовмѣстность ея существованія въ виду Высочайше утвержденнаго по этому же предмету правительственнаго Комитета. Не успѣвъ вызвать никакихъ разъясненій о будущей програмѣ дѣйствій избираемой Коммисіи, г. Овсяниковъ за себя и отъ лица остальныхъ семи уполномоченныхъ заявилъ, что они не считаютъ себя вправѣ быть членами Коммисіи и просилъ объ исключеніи ихъ изъ избранія.

Тѣмъ не менѣе, г. Овсянниковъ избранъ былъ въ члены, а гг. Буфѣевъ, Духиновъ и Ненюковъ—въ кандидаты.

Мы не будемъ входить въ настоящее время въ разборъ основательности приведенныхъ въ протестѣ доводовъ, заставившихъ биржевое купечество просить *защиты* у Министра Финансовъ противу учрежденнаго по Высочайшему повелѣнію правительственнаго Комитета, которому по Высочайшей волѣ было поставлено въ обязанность всесторонне разсмотрѣть, какъ проэктъ, составленный уполномоченными отъ лицъ подписавшихъ заявленіе, поданное въ Министерство, такъ и вообще устройство водянаго цути между Рыбинскимъ и Петербургомъ на новыхъ началахъ, посредствомъ привлеченія частныхъ капиталовъ, но не можемъ не указать на такой чудовищный фактъ недовѣрія къ дѣйствіямъ правительственнаго учрежденія, въ составъ котораго входятъ представители

почти всѣхъ Министерствъ — недовѣрія, основаннаго единственно на голословномъ подозрѣніи и, какъ мы увидимъ далѣе, на совершенномъ отсутствіи всякихъ экономическихъ понятій о дѣлѣ.

Какъ же отвѣчало правительство на этотъ протестъ? Министерство Путей Сообщенія, по сношенію съ Министерствомъ Финансовъ, почло за нужное предоставить протестующему купечеству избрать изъ среды себя четырехъ депутатовъ въ правительственный Комитетъ.

Признаемся, мы не могли понять такой мѣры, предпринятой правительствомъ.

Для выясненія нашего недоумѣнія, которое могутъ раздѣлять и нѣкоторые изъ читателей, позволимъ себѣ на время отступить отъ принятаго нами хронологическаго порядка изложенія событій. Мы вслѣдъ за симъ къ нему возвратимся.

Ни снисхожденіе, если только можно такъ выразиться, оказанное правительственнымъ Комитетомъ къ дѣйствіямъ протестующей партіи С.-Петербургскаго купечества, ни призваніе ея депутатовъ, ни много разъ подтверждаемое заявленіе комитета о правѣ всякаго свободно представлять и заявлять ему свои мнѣнія—ничто не остановило агитацію въ нашемъ торговомъ сословіи.

Въ Рыбинскій биржевой комитетъ, въ іюнѣ мѣсяцѣ, поступило заявленіе, за подписью 229 купцевъ, мѣщанъ и крестьянъ. Замѣчательно, что между ними встрѣчаются имена лицъ, подписавшихъ протестъ С.-Петербургскаго купечества, въ томъ числѣ и фирмы братьевъ Полежаевыхъ, не смотря на то, что одинъ изъ ея представителей счи-

тается и по сіе время членомъ правительственнаго комитета.

Вотъ содержаніе этого заявленія:

Въ Рыбинскій Биржевой Комитетъ.

Отъ торгующаго при Рыбинской биржѣ иногороднаго и мѣстнаго купечества, судопромышленниковъ и пароходовладѣльцевъ.

ЗАЯВЛЕНІЕ.

Съ осени прошлаго года носились темные слухи о какихъ-то измѣненіяхъ по Маріинской системѣ. Въ январѣ мѣсяцѣ сего года обнародовано было Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи особаго Комитета по этому предмету; въ настоящее же время сообщенъ Предсѣдателемъ Рыбинскаго биржеваго комитета проектъ, напечатанный по распоряженію Департамента Водяныхъ Сообщеній, концессіи на устройство Маріинскаго водянаго пути и туернаго по оному движенія, въ коихъ подъ литерою А по § 1-му Гг.: Предсѣдатель Рыбинскаго биржеваго комитета Иванъ Милютинъ, Василій Милютинъ, Духиновъ, Овсянниковъ, Ненюковъ, Фейгинъ, Буфѣевъ и Племянниковъ являются въ качествѣ учредителей, *уполномоченныхъ отъ купечества**) привести въ исполненіе устройство Маріинской системы и туернаго движенія, для эксплуатаціи котораго, совмѣстно съ управленіемъ судоходства, на системѣ образовать, или акціонерное общество, подъ именемъ Главнаго Общества водяныхъ сообщеній въ Россіи, или Товарищества грузоотправителей по Маріинскому водяному пути.

Первый вопросъ, который рождается при этомъ: чѣмъ все ку-

*) Слово купечество, неопредѣленное ни мѣстомъ, ни числомъ, должно быть принято за выраженіе цѣла о сословія, со включеніемъ даже тѣхъ лицъ, которыя временно, по своимъ операціямъ, принадлежатъ къ оному.

печество выразило свое желаніе уполномочить означенныхъ лицъ на таковое предпріятіе и какимъ путемъ заявило данное уполномочіе? Единственный, закономъ дозволенный путь для подобныхъ заявленій — это Биржевые Комитеты, но въ этомъ случаѣ и С.-Петербургскій и Рыбинскій Комитеты оставались въ совершенной неизвѣстности о подобномъ предложеніи, не говоря уже о томъ, что для уполномочія отъ всего купечества необходимо заявленіе отъ всѣхъ остальныхъ Комитетовъ, кромѣ С.-Петербургскаго и Рыбинскаго, слѣдовательно, званіе уполномоченныхъ учредителей отъ всего купечества, принято означенными лицами самовольно и противузаконно.

Иниціатива этого дѣла—прошеніе, поданное на имя г. Главнаго Начальника шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, Князя Александра Петровича Щербатова, подписанное сотнею съ чѣмъ то лицъ, но не главныхъ по торговлѣ, ибо извѣстно намъ, что болѣе значительныя торговыя фирмы, въ числѣ 85 лицъ, подали 24-го февраля сего года прошеніе Господину Министру Финансовъ, совершенно противное представленію именующихъ себя уполномоченными отъ купечества, а равно и Рыбинское купечество, въ числѣ 20 человѣкъ, отъ 21-го февраля и отъ 8-го апрѣля, Рыбинскій градскій голова и Рыбинское купечество, въ числѣ 44 человѣкъ, обратились съ таковой же просьбою къ господину Министру Финансовъ.

Означенное прошеніе къ Его Сіятельству, Князю Александру Петровичу Щербатову, озаглавленное, какъ отъ всего С.-Петербургскаго и Рыбинскаго биржеваго купечества и отъ всѣхъ судопромышленниковъ и лѣсопромышленниковъ, заключаетъ въ себѣ вкратцѣ тѣ же начала, которыя въ подробности развиты уже назвавшими себя уполномоченными учредителями отъ всего купечества, но такъ какъ проекты, представленные вышеозначенными господами, сдѣланы совершенно безъ вѣдома всего купечества и самые проекты діаметрально противуположны интересамъ не только купечества, но промышленности, земледѣлію и мануфактурамъ, потому что во-первыхъ: допускаютъ исключительное распоряженіе частныхъ лицъ и исключительную выгоду тѣхъ же лицъ, подъ именованіемъ учредителей, акціонеровъ или товарищей, удовлетвореніе которыхъ должно пасть на про-

изводителей и потребителей; во-вторыхъ: торговля будетъ поставлена въ полную зависимость отъ нѣсколькихъ лицъ, которые будутъ управлять системою по назначенію компаніи; въ-третьихъ: провозная плата увеличится, потому что на нее падетъ выгода учредителей и акціонеровъ, и администрація, которая одна будетъ стоить, по проекту, около 540 тыс.; въ-четвертыхъ: право свободнаго плаванія, предоставленное закономъ всѣмъ безъ различія, должно будетъ нарушиться. Многочисленный классъ судовщиковъ этою мѣрою будетъ окончательно уничтоженъ, потому что небогатые люди, составляющіе преимущественно этотъ классъ, не въ состояніи будутъ состязаться съ компаніей, интересы которой заставятъ ее стремиться къ захвату этой промышленности въ свои руки. Такимъ образомъ, благодѣтельныя, въ торговомъ отношеніи, послѣдствія конкуренціи, будутъ уничтожены, и компанія, сдѣлавшись полнымъ властелиномъ на этомъ пути, будетъ дѣлать все, что ей угодно, зная напередъ, что торговый людъ, поставленный въ полную ея зависимость, приметъ всякія ея предложенія, въ особенности въ тѣ года, когда бываетъ сильное требованіе хлѣбныхъ продуктовъ за границу.

Въ такіе годы, самые важные для торговли, съ какими бы огражденіями для нея ни была написана концессія на систему, она никогда не представитъ достаточной гарантіи торговцамъ въ добросовѣстномъ исполненіи принятыхъ на себя компаніей обязательствъ, которая всегда найдетъ средства обойти сдѣланный съ казною договоръ и предложить торговцамъ перевозку ихъ кладей на какихъ нибудь особыхъ условіяхъ, по цѣнамъ, возвышеннымъ противъ опредѣленныхъ въ тарифѣ.

Посему мы, дѣлая это заявленіе, покорнѣйше просимъ Рыбинскій биржевый комитетъ довести о семъ до свѣдѣнія господъ Министровъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Финансовъ, Юстиціи и Шефа Жандармовъ, дабы всеподданнѣйше доложено было Государю Императору, что купечество не давало никогда уполномочія на подобнаго рода учредительство, и что оно, по вышеизложеннымъ причинамъ, совершенно вредно и разорительно для всей страны, и ходатайствовать, чтобы право свободнаго плаванія по водянымъ путямъ Имперіи, предостав-

ленное всѣмъ вѣрноподданнымъ Его Величества Государя Императора законами, изложенными Свод. Закон. въ т. X, част. I ст. 434 и т. XII ст. 82, осталось неприкосновеннымъ, ненарушеннымъ и свободнымъ.

Сознавая же вполнѣ необходимость въ улучшеніи системы и исправленіи, приходящихъ въ ветхость отъ времени искусственныхъ сооруженій этой системы, мы осмѣливаемся изложить основанія, на которыхъ желали бы видѣть приведенными въ исполненіе полныя улучшеніе и исправленіе системы.

На радикальное исправленіе системы требуется, сколько извѣстно, по имѣющимся проектамъ, 3 мил. руб. Такъ какъ этихъ денегъ въ наличности не имѣется, то мы желали бы, чтобъ сдѣланъ былъ заемъ потребной суммы въ Государственномъ Казначействѣ или Банкѣ, на тѣхъ же самыхъ основаніяхъ, на какихъ таковый былъ сдѣланъ для покрытія расходовъ по устройству Ладожскаго канала Императора Александра II. На этотъ предметъ, Высочайшимъ повелѣніемъ 10-го іюля 1859 года, было разрѣшено выдать въ ссуду изъ Государственнаго Казначейства на 33-лѣтнихъ банковыхъ правилахъ 4 мил. руб., для уплаты которыхъ утвержденъ сборъ по $^1/_2$% со стоимости кладей, проходящихъ Ладожскимъ каналомъ.

Въ число разрѣшенныхъ 4 мил. рублей изъ Государственнаго Казначейства отпущено только 1,319,729 руб. 42 коп.; но и тѣхъ, за уплатою изъ $^1/_4$% и $^1/_2$% сборовъ, въ настоящее время должно числиться, приблизительно, около 600 тысячъ рублей, а остальная же сумма въ 2,387,346 руб. $97^3/_4$ коп., затраченная на прорытіе канала, была отпущена изъ суммы общаго $^1/_4$% сбора.

Если на капитальное исправленіе Маріинской системы потребуется заемъ въ 3 мил. руб., то, на основаніи ст. 445 т. XI Свод. Зак. Уст. Кредит. Учрежд., по 33-хъ-лѣтнему расчету, нужно въ теченіе этого срока, на погашеніе займа, платить по $5^1/_2$% въ годъ, т. е. ежегодно 165 тыс. руб., такъ какъ $^1/_4$% сбора ежегодно поступаетъ до 485 тыс. руб., то, за уплатою 165 тыс. руб., будетъ оставаться вообще на улучшеніе водяныхъ путей до 320 тыс. руб.; кромѣ того, ежегодно поступаетъ $^1/_2$% Ладожскаго сбора до 200 тыс. руб.; слѣдовательно, уплата займа

съ избыткомъ обезпечена, не говоря уже о постепенномъ увеличеніи судоходныхъ сборовъ. Но если бы на исправленіе системы потребовалась въ послѣдствіи и большая затрата капитала, чѣмъ 3 мил. руб. и Правительство нашло бы необходимымъ на обезпеченіе этого улучшенія имѣть новые рессурсы, со стороны грузоотправителей, то мы, съ полною готовностію, согласны будемъ на учрежденіе новаго дополнительнаго $^1/_4$% или даже $^1/_2$% сбора, за Маріинскую систему, подобно тому, какъ это сдѣлано было при устройствѣ канала Императора Александра II, и несомнѣнно, что все остальное купечество приметъ оный.

Ежели же ссуда почему либо окажется невозможною, то, согласно тому, какъ положено учредителями концессіи выпускъ облигацій съ гарантіею $5^1/_2$% и $^1/_{10}$% на погашеніе, дозволить коммиссіи, при С.-Петербургскомъ биржевомъ комитетѣ, выпускъ таковыхъ же облигацій съ тою же гарантіею.

Такимъ образомъ, можетъ совершиться полное и радикальное улучшеніе Маріинской системы. Важнѣйшій торговый водяной путь останется въ вѣдѣніи Государственнаго Управленія, и будетъ не монопольнымъ, а по прежнему, открытымъ для общаго свободнаго пользованія. Доставка кладей ускорится и удешевится на пользу производителей, торговцевъ и потребителей.

Если же Министерство Путей Сообщенія не желаетъ принять само приведеніе въ исполненіе означенныхъ предположеній, то мы осмѣливаемся ходатайствовать о передачѣ устройства Маріинской системы предлагаемымъ способомъ С.-Петербургскому биржевому комитету, который избравъ въ общемъ собраніи биржеваго купечества и лицъ, приглашенныхъ изъ прочихъ Биржевыхъ Комитетовъ, особую Коммиссію изъ лицъ купеческаго сословія, возложить на оную устройство этого дѣла, съ помощію опытныхъ инженеровъ, знакомыхъ съ системою, назначенныхъ отъ Правительства, или приглашенныхъ самою Коммиссіею. Министерство же Путей Сообщенія сохранитъ за собою генеральную инспекцію за производящимися работами.

Такъ какъ настоящимъ заявленіемъ мы только желаемъ довести до свѣдѣнія Правительства, что все купечество и всѣ судопромышленники и лѣсопромышленники не уполномочивали гг. учредителей концессіи Маріинской системы, и что самая концес-

сія вредна для торговли и промышленности, то мы и считаемъ невозможнымъ разбирать по параграфамъ весь проектъ, но нельзя не указать, въ общихъ чертахъ, на вредъ и несостоятельность ихъ:

1. Все предпріятіе есть чистая монополія, несмотря на то, что въ проектахъ, въ особенности, рельефно стараются выставить противное и тщательно стараются заявить и Правительству и обществу, что никакой монополіи не должно допуститься. Борьба бѣднаго человѣка противъ богатаго не равна, но независимое государственное управленіе уравновѣшиваетъ дѣйствіе богатаго и бѣднаго и, такимъ образомъ, уничтожаетъ монопольный характеръ капитала. По представленнымъ же проектамъ капиталъ является и дѣятелемъ и самоуправителемъ. Естественно, что при такомъ положеніи дѣла частной дѣятельности менѣе сильныхъ людей нѣтъ мѣста, но даже и въ самыхъ проектахъ высказывается характеръ монополіи.

a) Предполагается устроить цѣлый флотъ.

b) Изъ 55 мил. проходящаго груза, отчисляется двигателю Главнаго Общества водяныхъ путей на первое время до 33 мил., далѣе до 42 мил., а далѣе — смотря по обстоятельствамъ.

c) На доставку назначаются разные сроки, слѣдовательно, очереди соблюдаться не можетъ, и открывается обширное поле для произвола.

d) Туажному движенію предоставляется преимущество пред всѣми прочими двигателями при проходѣ мостовъ и шлюзовъ; и наконецъ:

e) Заведеніе собственныхъ большемѣрныхъ судовъ, которымъ предоставляется въ очереди преимущество предъ всѣми.

Правда, что въ проектѣ сказано, что это будетъ сдѣлано съ единственною цѣлію показать преимущество и выгоду такихъ судовъ. Желаніе совершенно излишнее, потому что существуютъ суда на Волгѣ въ три раза болѣе тѣхъ, какія учредители предполагаютъ строить; нужны же большемѣрныя суда для того, чтобы перевести монополію на болѣе обширное поле на Волгу, съ ея притоками и имѣть преимущество предъ всѣми въ пріемѣ груза съ самыхъ пристаней, ибо у всякаго будетъ въ виду проходъ Маріинской системой, гдѣ самоуправленіе того же капитала, кому принадлежатъ суда новой конструкціи и тому же ка-

питалу принадлежитъ двигатель, которому предоставляется все преимущество по Уставу; на дѣлѣ же можетъ быть предоставлено и больше. Кромѣ того, преимущество, данное большемѣрнымъ судамъ, убьетъ совершенно небогатыхъ судовщиковъ, ибо они не въ состояніи дѣлать наличныхъ затратъ на пріобрѣтеніе таковыхъ судовъ, пріобрѣтая, бо́льшею частію, самыя дешевыя въ кредитъ.

2. Цѣна за провозъ не уменьшена, а увеличена. Въ нынѣшнемъ году, при настоящемъ устройствѣ Маріинской системы, доставка отъ Рыбинска до Петербурга стоитъ отъ 9 до 11½ к.; изъ таковой суммы слѣдуетъ исключить стоимость судна со всѣми припасами, расходами и пошлиною 5½ коп., собственно на движеніе остается отъ 3½ до 6 копѣекъ, ежели же были иногда цѣны выше, то это отъ случайныхъ причинъ, которыя, при совершенномъ устройствѣ Маріинской системы, быть не могутъ, а напротивъ, провозная цѣна должна понизиться.

По проекту же неуполномоченныхъ учредителей провозъ стоитъ 14 коп., а именно: 5½ коп., судно со всѣми расходами 5½ коп. и пошлина за улучшеніе 3 коп., что одно судно въ 15 тыс. пудовъ расходу доставитъ 450 рублей.

Въ заключеніе, покорнѣйше просимъ биржевой комитетъ, выставленнымъ объявленіемъ въ биржѣ, сообщить намъ о распоряженіяхъ, какія по сему послѣдуютъ.

Подписали 227 лицъ.

Протестующее купечество С.-Петербургской биржи право свое при подачѣ заявленія г. Министру Финансовъ, худо ли хорошо ли, но *основываетъ на* близко ли, далеко ли подходящей *2,196 статьѣ* устава торговаго *).

---

*) Въ ст. 2,167 Устава торговаго, сказано: «Для надзора за благочиніемъ биржевыхъ собраній, посредничества въ спорныхъ дѣлахъ, распоряженія хозяйственною частію, содержаніе биржеваго зданія и для наблюденія за правильнымъ и законнымъ производствомъ торговли, при С.-Петербургской биржѣ состоитъ при оной биржевой комитетъ». Вѣроятно, настоящій предсѣдатель С.-Петербургскаго биржеваго комитета полагаетъ, что къ тексту приведеннаго закона слѣ-

*

Для Рыбинскаго биржеваго купечества, повидимому, *никакой законъ не писанъ*, оно шлетъ свой протестъ не къ одному Министру Финансовъ, но чуть ли не ко всѣмъ министрамъ и даже къ шефу жандармовъ, въ компетентность котораго уже никакъ не входитъ устройство Маріинской системы.

С.-Петербургское биржевое купечество *проситъ защиты* у Министра Финансовъ — Рыбинское *ставитъ ультиматумъ* министрамъ, „дабы всеподданѣйше доложено было Государю Императору“ (?).

С.-Петербургское купечество *узнало*, что составляется предположеніе о передачѣ Маріинской системы въ частныя руки и деликатно умалчиваетъ о послѣдовавшемъ Высочайшемъ повелѣніи образовать комитетъ —

довало бы прибавить «и для подачи протестовъ, если купечество заподозритъ въ неправильности дѣйствій, какое либо правительственное учрежденіе», иначе, по нашему крайнему разумѣнію, онъ не могъ бы рѣшиться на подачу заявленія Министру Финансовъ.

Въ статьѣ 2,179 сказано: «Комитетъ сносится съ мѣстами и лицами, коихъ содѣйствіе окажется нужнымъ по дѣламъ, до биржи касающимся; въ дѣлахъ же, зависящихъ отъ усмотрѣнія и разрѣшенія высшаго начальства, входитъ съ представленіями въ Департаментъ внѣшней торговли».

По статьѣ 2,195. «Биржевое купечество имѣетъ право предположенія свои, касательно устройства биржевыхъ собраній, удобности и облегченіи взаимныхъ биржевыхъ сдѣлокъ, вносить въ биржевой комитетъ для разсмотрѣнія и представленія высшему начальству».

По етатьѣ 2,196. «Въ случаяхъ особенной важности и требующихъ немедленнаго разрѣшенія, когда биржевое купеческое общество признаетъ нужнымъ сдѣлать представленіе непосредственно министру финансовъ, биржевой комитетъ принимаетъ на себя исполненіе сего, и такое порученіе доводитъ до свѣдѣнія министра».

передъ рыбинскимъ купечествомъ носились *темные слухи*, не смотря на то, что объ образованіи комитета ему было извѣстно.

Во 2-мъ пунктѣ Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго 29-го января 1870 года, выражено: по учрежденіи комитета предоставить *уполномоченнымъ отъ лицъ, подписавшихъ заявленіе*, внести на разсмотрѣніе комитета проектъ устройства Маріинской системы.

С.-Петербургское купечество, въ своемъ протестѣ, умалчивая о послѣдовавшемъ Высочайшемъ повелѣніи, тѣмъ не менѣе, *признаетъ* предоставляемое закономъ право именоваться *уполномоченными* тѣмъ лицамъ, которымъ дано полномочіе, и называетъ учредителей представителями русскаго купечества; рыбинское, которому извѣстно Высочайшее повелѣніе, а слѣдовательно, и право учредителей именоваться уполномоченными, *не признаетъ этого права*, освященнаго Высочайшимъ повелѣніемъ и проситъ довести до свѣдѣнія гг. Министровъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Финансовъ, Юстиціи и господина шефа жандармовъ, дабы всеподданнѣйше доложено было Государю Императору, что купечество не давало никогда уполномочія на подобнаго рода учредительство (?).

Затѣмъ, остальные пункты обѣихъ протестовъ совершенно одинаково бездоказательно упоминаютъ о монополіи, о гибельныхъ послѣдствіяхъ частной предпріимчивости для торговли, о нарушеніи свободы плаванія, объ окончательномъ уничтоженіи многочисленнаго класса судовщиковъ и тому подобныхъ бѣдствіяхъ, кото-

рыя предупредились бы весьма просто, еслибъ казна приняла на себя затрату необходимыхъ суммъ на улучшеніе судоходства, или собственными своими распоряженіями, или вручила бы необходимые для того капиталы Санктпетербургскому биржевому комитету.

Считаемъ излишнимъ указывать на положительное отсутствіе въ обѣихъ протестахъ малѣйшихъ доводовъ въ подкрѣпленіе приводимыхъ въ нихъ опасеній, тѣмъ болѣе, что намъ придется къ нимъ возвратиться при разборѣ различныхъ системъ концессій. Въ настоящее же время ограничимся указаніемъ лишь на то, что оба протеста оцѣниваютъ устройство Маріинской системы въ 3 мил. руб., т. е. ходатайствуютъ не о радикальномъ улучшеніи системы, а о временныхъ заплаткахъ, вѣроятно, на томъ основаніи, что и этихъ заплатокъ хватитъ на вѣкъ протестующихъ.

Засѣданіе Рыбинскаго биржеваго комитета, по поводу означеннаго протеста, было, по словамъ очевидцевъ, до крайности бурное, при чемъ не уважая, ни личныхъ мнѣній, ни гражданскихъ правъ своего предсѣдателя И. А. Милютина, собравшееся купечество ставило ему въ обвиненіе то, что онъ находится въ числѣ учредителей, подписавшихъ проектъ концессіи. Съ цѣлью предупредить нападки такого свойства, г. Милютинъ счелъ за лучшее сдѣлать заявленіе объ отказѣ своемъ отъ учредительскихъ своихъ правъ, и извѣстить о томъ Правительственный комитетъ.

Извѣстно, что операціи, составляющія кругъ дѣятельности фирмы братьевъ Милютиныхъ, заключаются въ обширныхъ перевозкахъ, по Волгѣ и Маріинской системѣ, на собственныхъ пароходахъ и судахъ; затѣмъ, понятно, что учрежденіе туэрнаго пароходства никоимъ образомъ не будетъ помогать этимъ операціямъ; слѣдотельно, о какихъ-либо корыстныхъ цѣляхъ вступленія его въ общество врядъ ли можетъ быть рѣчь. Остается лишь вопросъ о его личномъ убѣжденіи въ пользѣ предпринимаемаго дѣла.

Выходъ его изъ числа учредителей, былъ ли результатомъ перемѣны этихъ убѣжденій или совершился подъ насиліемъ извѣстнаго кружка?

Въ послѣднемъ случаѣ, не въ правѣ ли будетъ благомыслящее общество упрекнуть г. Милютина въ недостаткѣ гражданской доблести для защиты своихъ убѣжденій, составляющихъ вторую религію человѣка?

Кажется, что г. Милютинъ, подобно намъ, былъ введенъ въ заблужденіе терпимостью Правительства, съ тою лишь разницею, что мы оставались въ недоумѣніи о побудительныхъ къ тому причинахъ, а г. Милютинъ, вѣроятно, принялъ совершившійся фактъ за признаніе Правительствомъ силы общественнаго мнѣнія, извѣстнаго кружка протестующихъ.

Загадка не замедлила разрѣшиться:

Предсѣдатель Правительственной Коммиссіи, князь Щербатовъ, истощивши, какъ намъ кажется, всѣ средства вызвать дѣльныя заявленія о нуждахъ судоходства и не удовольствовавшись протестомъ биржеваго

купечества, рѣшился, повидимому, собрать эти свѣдѣнія лично на Волгѣ и Маріинской системѣ. Мы не коснемся того, что намъ удалось слышать и даже читать въ частной перепискѣ относительно его бесѣдъ съ купечествомъ, а обратимся лишь къ пребыванію его въ Рыбинскѣ. Мѣстная газета передаетъ намъ слѣдующее:

Наши хлѣбные комерсанты и судопромышленники, заинтересованные предстоящимъ посѣщеніемъ князя и ожидая услышать *отъ него разъясненіе вопросовъ, выраженныхъ въ извѣстномъ протестѣ, подписанномъ 227 лицами (?)*, собрались въ значительномъ числѣ въ биржевомъ залѣ.

Князь Щербатовъ обратился къ собранію съ слѣдующею рѣчью:

Милостивые Государи!

До 1870 года въ Министерствѣ Путей Сообщенія сосредоточивались массы ежегодныхъ жалобъ на плохое состояніе Маріинскаго водянаго пути, составленныя представителями купечества разныхъ городовъ и, въ особенности, вашего. Вмѣстѣ съ тѣмъ, всѣ административныя власти губерній, прилегающихъ къ Маріинской системѣ, постоянно заявляли о бѣдствіяхъ, присущихъ лошадиной тягѣ. Являлась очевидная необходимость улучшить каналы, уравномѣрить всѣ шлюзы, обезпечить р. Шексну и другія рѣки системы отъ мелководія и, съ улучшеніемъ пути, одновременно улучшить способы перевозки грузовъ, заведеніемъ новѣйшихъ усовершенствованныхъ паровыхъ двигателей, такъ какъ торговлѣ необходима вѣрность въ срочной доставкѣ и опредѣленная цѣна фрахта, по возможности, постоянно и неизмѣнно дѣйствующая — все это вытекало изъ вашихъ же заявленій и жалобъ и все это было признано министромъ графомъ В. А. Бобринскимъ дѣйствительно справедливымъ и заслуживающимъ полнаго вниманія.

29-го января сего года, по докладу г. Министра Путей Сообщенія, Его Императорскому Величеству благоугодно было учре-

дить, подъ моимъ предсѣдательствомъ, комитетъ для всесторонняго разсмотрѣнія вопроса объ улучшеніи Маріинскаго водянаго пути. При томъ на насъ возложена обязанность разсмотрѣть въ комитетѣ возможность улучшенія системы посредствомъ частнаго труда, частной предпріимчивости.

Въ комитетъ были представлены два проэкта концессій гг. Овсянниковымъ, Милютиными, Духиновымъ, Фейгинымъ, Ненюковымъ и друг., — одна объ учрежденіи акціонернаго общества, другая товарищества грузоотправителей; но комитетъ не могъ приступить къ разсмотрѣнію этихъ проэктовъ безъ повѣрки ихъ на мѣстѣ; а потому съ Высочайшаго соизволенія командированы, въ концѣ мая сего года, инженеры Путей Сообщенія, для окончательнаго составленія смѣтъ и проектовъ работъ, и нѣкоторые члены комитета отъ разныхъ вѣдомствъ, для изученія на мѣстѣ административной стороны вопроса. Занятія комитетата, такимъ образомъ, уже съ окончательно выработанными матеріалами, начнутся снова въ первыхъ числахъ октября.

Между тѣмъ, въ средѣ вашей, 227 человѣкъ подписали прошеніе на имя Гг. Министровъ Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Шефа Жандармовъ, въ которомъ выразили явное несочувствіе предположеніямъ Гг. Овсянникова и К°, но, милостивые государи, несочувствіе есть только отрицательное выраженіе; въ дѣлѣ же, столь близкомъ вашимъ личнымъ интересамъ, желательно было бы что-либо болѣе положительное. Критика хороша, она необходима при разсмотрѣніи всякаго дѣла, но нужно же и самое дѣло. Представленные проэкты васъ не удовлетворяютъ—дайте намъ подробное рѣшеніе вопроса въ вашемъ смыслѣ, согласное съ вашимъ взглядомъ на дѣло. До текущаго года вы постоянно жаловались на положеніе Маріинскаго водянаго пути, теперь вамъ представляется полная возможность содѣйствовать его улучшенію. Этотъ путь исключительно вашъ, торговый — хлѣбный; кому, какъ не вамъ, о немъ позаботиться?

Всеконечно легко сказать, чтобы правительство затратило бы столько-то милліоновъ, которые когда-нибудь оплатятся ½ копѣечнымъ сборомъ съ стоимости грузовъ по оцѣнкѣ отправителей, но было бы, можетъ быть, лучше и цѣлесообразнѣе, хотя труднѣе, найдти эти милліоны, погашать ихъ строгой и правиль-

ной раскладкой на грузы и къ Правительству обратиться только за извѣстной долей помощи и содѣйствія, а не всецѣло налагать на Правительство и всю тяжесть дѣла и все бремя значительной, единовременной денежной затраты.

Г. министръ Путей Сообщенія имѣетъ относительно Маріинскаго водянаго пути одну главную цѣль, и эта цѣль не можетъ быть вамъ чужда: она состоитъ въ дешевой, но непремѣнно въ срочной доставкѣ грузовъ изъ Рыбинска въ Петербургъ. Для выполненія подобной задачи необходимы техническія улучшенія самаго пути и паровая тяга, дѣйствующая на всемъ протяженіи системы Маріинскихъ водъ.

Обдумайте, милостивые государи, это дѣло—оно ваше; весь Рыбинскъ почти исключительно живетъ и богатѣетъ Маріинскою водяною системою; мнѣ кажется, періодъ отрицанія слѣдовало, бы закончить уже поданными вами прошеніями и перейти къ положительному труду. Я въ концѣ навигаціи снова буду въ Рыбинскѣ и надѣюсь, что вы вручите мнѣ для передачи въ комитетъ ваши предположенія и проэкты.

При этомъ я исходатайствую у г. Министра разрѣшеніе, буде вы пожелаете, чтобы изъ вашей среды, то-есть, изъ числа подписавшихъ прошеніе о несочувствіи проэкту, представленному гг. Овсянниковымъ и К°., допущено было еще болѣе депутатовъ для участія въ занятіяхъ комитета по Маріинскому водяному пути.

Такимъ образомъ, вы лично убѣдитесь, что комитетъ и Министерство Путей Сообщенія желаютъ столько же, сколько и вы, избѣгнуть всякой возможности монополіи, но твердо и неуклонно пойдутъ къ данной цѣли, то есть къ техническому улучшенію Маріинскаго пути, съ устройствомъ отъ Рыбинска до Петербурга улучшенной паровой тяги.

Слова Его Сіятельства—говоритъ газета—убѣдили слушателей въ томъ, что всѣ заботы Министерства Путей Сообщенія направлены ко благу и процвѣтанію русской торговли и промышленности.

—Позвольте, Ваше Сіятельство—отвѣтилъ бывшій предсѣдатель Рыбинскаго биржеваго комитета Н. М. Журавлевъ—принести вамъ искреннюю благодарность за сочувствіе къ нуждамъ

судоходства и торговли и, вмѣстѣ съ тѣмъ, просить, отъ имени собравшагося на лицо общества, о томъ, чтобы хозяйственное распоряженіе Маріинскимъ путемъ было передано цѣлому обществу, а не отдѣльнымъ личностямъ.

— Одно изъ главныхъ условій въ этомъ дѣлѣ — добавилъ князь Щербатовъ—это устраненіе всякой возможности монополіи на Маріинскомъ пути. Въ виду сего, чѣмъ болѣе все общество будетъ заинтересовано въ этомъ дѣлѣ, чѣмъ болѣе выразитъ оно ему сочувствія, тѣмъ обезпечится рѣшеніе самаго дѣла. Повторяю, снова, Правительство имѣетъ въ этомъ дѣлѣ одну только главную цѣль: возможность доставки грузовъ въ Петербургъ по заранѣе опредѣленнымъ срокамъ и установленіе постоянныхъ и наиболѣе дешевыхъ цѣнъ фрахта — эту цѣль, въ которой заинтересовано и торговое сословіе, Правительство будетъ преслѣдовать съ полною энергіею и настойчивостію.

На слова же г. Классена, выразившаго извиненіе въ подачѣ извѣстнаго протеста, отвѣчалъ онъ въ слѣдующихъ словахъ:

„Извиняться могутъ только люди, совершившіе какой либо проступокъ; подача же протеста не только не составляетъ проступка, но, напротивъ, заслугу, потому что лучше, чтобы недоразумѣніе было разъяснено въ началѣ дѣла, чѣмъ въ концѣ его“.

Слова князя Щербатова—добавляетъ газета—окончательно разсѣяли туманъ, застилавшій собою вопросъ о Маріинской системѣ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, уничтожили всякій поводъ къ недоразумѣнію, возбужденному, въ послѣднее время, въ средѣ нашихъ коммерсантовъ, подачею заявленія 227 лицъ.

Эти слова князя, дѣйствительно, разсѣяли туманъ не только протестующаго купечества, но и мы, наконецъ, поняли то, что такъ долго добивались понять.

Переведемъ дипломатическія слова князя на вульгарный языкъ, и все станетъ понятно.

„Извините, ваше сіятельство, мы сознаемся, что нашалили“, говоритъ г. Классенъ отъ имени протестующихъ.— „Извиняться могутъ только люди, совершившіе какой-ли-

бо проступокъ—отвѣчаетъ князь — шалость же ваша не только не составляетъ проступка, но даже заслугу, потому что лучше, чтобы вы поняли вашу шалость въ началѣ дѣтскаго возраста вашего, нежели въ концѣ его.

По бывшему примѣру, вѣроятно, и изъ этой среды протестующихъ будутъ приглашены новые депутаты въ правительственный комитетъ.

Поучиться, пожалуй, и не мѣшаетъ, но жаль только, что одному изъ полезнѣйшихъ изобрѣтеній высшей интелигенціи нашего вѣка для рѣшенія законодательныхъ вопросовъ системѣ публичныхъ изслѣдованій (enquêtes) суждено у насъ быть школою недорослей нашего общества.

Если уже необходимъ этотъ опытъ обученія для нагляднаго убѣжденія нашего купечества въ несостоятельности и дѣтской наивности его пріемовъ, то, для чести народа и для пользы государства, будемъ надѣяться, что опытъ этотъ будетъ послѣднимъ, такъ какъ мы вполнѣ увѣрены въ томъ, что общество наше всегда въ состояніи поставить контингентъ лицъ, способныхъ и сознательно сочувствующихъ благимъ вчинаніямъ Правительства.

ГЛАВА IV.

Поводъ къ мысли объ образованіи общества на артельныхъ началахъ. — Участіе общества для содѣйствія промышленности и торговли въ рѣшеніи вопроса о Маріинской системѣ.— Публичное засѣданіе 21 марта 1870 года. — Сущность и цѣль доклада. — Варьяція на тему артельныхъ началъ. — Игра въ вопросы безъ отвѣтовъ и загадка, предложенная собранію. — Выполняетъ ли общество свое призваніе быть посредникомъ между обвѣтшалою торговою рутиною и истинами науки? — Вліяніе общества на появленіе протестовъ.

Обращаемся къ прерванному нами хронологическому порядку изложенія.

Протестъ С.-Петербургской биржи повліялъ на признанныхъ, въ силу указа, уполномоченныхъ отъ купечества.

Въ виду хотя и голословнаго, но, тѣмъ не менѣе, ясно въ протестѣ выраженнаго подозрѣнія о тенденціозномъ влеченіи ихъ къ захвату въ свои руки Маріинской системы, уполномоченные представили въ правительственный комитетъ предположеніе объ организаціи общества на названныхъ ими *артельныхъ началахъ* (?). Впослѣдствіи главныя основанія этого предположенія перешли во

второй проэктъ концессіи на устройство Маріинскаго водянаго пути и туэрнаго по оному движенія подъ лит. В. Оцѣнку основныхъ началъ этого проэкта мы сдѣлаемъ въ своемъ мѣстѣ, въ настоящее же время ограничимся лишь указаніемъ на то, что проэктъ этотъ, основанный на искуственно созданномъ побужденіи, естественнымъ образомъ заключаетъ въ себѣ и всѣ достоинства искуственно подобранныхъ началъ, неимѣющихъ ни практической, ни научной почвы.

Общество для Содѣйствія Промышленности и Торговли также не осталось безъучастнымъ къ судьбѣ Маріинской системы и 21 марта 1870 года назначило публичныя пренія по 3-мъ вопросамъ, постановленнымъ предсѣдателемъ:

1) Какъ, въ промышленныхъ нашихъ интересахъ, можетъ быть устроено водяное сообщеніе по системѣ?

2) Какая, въ видахъ тѣхъ же промышленныхъ интересовъ, можетъ быть дана организація собственно управленію Маріинскою системою?

и 3) На какія средства могутъ быть отнесены эти улучшенія?

Докладчикъ, избранный обществомъ, заявилъ, что задачею его доклада онъ считаетъ разъясненіе существенныхъ сторонъ въ самыхъ общихъ чертахъ и *развитіе той точки зрѣнія, которая открываетъ правильную постановку вопросовъ.*

По первому вопросу докладчикъ, указавъ въ общихъ выраженіяхъ, чему долженъ удовлетворять правильно устроенный торговый путь и приведя весьма краткія дан-

ныя относительно стоимости провоза на Маріинской системѣ и сроковъ доставки, упомянувъ только мимоходомъ о неполной, по недостатку воды, нагрузкѣ судовъ и о ихъ порчѣ и ломкѣ по случаю быстроты теченія, рифовъ, камней и выдающихся мысовъ и, наконецъ, сказавъ, что отъ сибирской язвы погибаютъ не только лошади, но и люди, предлагаетъ на обсужденіе собранія вопросъ:

Необходимо ли, чтобы, при исправленіи Маріинскаго пути, имѣлось въ виду удовлетворить всѣмъ изложеннымъ имъ требованіямъ раціональнаго судоходства? Такимъ образомъ, вопросъ, поставленный предсѣдателемъ, какъ устроить систему, былъ обойденъ въ докладѣ, а вопросъ, поставленный докладчикомъ, не могъ возбудить разнорѣчія, а слѣдовательно, и преній. По 2-му вопросу, докладчикъ прямо отступилъ отъ заявленной имъ програмы, *разъясненія сторонъ дѣла и развитія точки зрѣнія къ правильной постановкѣ вопросовъ*, и указавъ на недостатки управленія правительственнаго и частныхъ компаній, обозвавъ акціонерныя общества монополистами, онъ вдругъ круто повернулъ и предложилъ собранію систему управленія водянымъ путемъ, при помощи общества судопромышленниковъ, не указавъ даже мѣста этой системѣ въ ряду ассоціацій. Такимъ образомъ, стороны дѣла остались неразъясненными, а точки зрѣнія и вовсе не было, потому что никто изъ присутствующихъ не могъ понять, къ какому роду ассоціацій, политическихъ, торговыхъ или кооперативныхъ, относитъ докладчикъ предложенную имъ комбинацію.

По этой причинѣ и предложенный имъ вопросъ, со-

гласный, впрочемъ, съ вопросомъ предсѣдателя, не могъ быть разрѣшеннымъ и повелъ только къ тому, что принявшіе участіе въ преніяхъ не понимали ни доклада, ни другъ друга, а слушавшая публика, вѣроятно, и вовсе не ничего не поняла. Разъясненіе 3-го вопроса, торжественно поставленнаго предсѣдателемъ, докладчикъ вовсе не коснулся и, исключивъ его даже изъ серіи предложенныхъ имъ самимъ вопросовъ, поставилъ, взамѣнъ его, вопросъ: Какія должны быть временныя мѣры для правильнаго веденія судопромышленности въ этомъ году? и затѣмъ, подарилъ публику еще новымъ сверхштатнымъ 4-мъ вопросомъ: когда полезнѣе перейти къ новой системѣ управленія?

Въ докладѣ нѣтъ ни слова о временныхъ мѣрахъ; но это не помѣшало докладчику вывести, для подкрѣпленія 3-го и 4-го вопроса, слѣдующее положеніе:

„Временныя мѣры, въ виду слабаго предстоящаго дви-„женія грузовъ въ этомъ году и легкости перехода къ „новой системѣ управленія, не нужны“.

Вѣроятно, собраніе поняло, что 3-й и 4-й вопросы поставлены были въ видѣ загадки, а потому вопросы эти и обойдены въ преніяхъ. Да какъ ихъ и не обойти! Вообразите себѣ, васъ спрашиваютъ: какія нужно употребить мѣры, которыя вовсе не нужны?

Необходимо замѣтить, что, по принятому въ Обществѣ Содѣйствія Промышленности и Торговли обычаю, хотя и становятся вопросы, но отвѣта собранія на нихъ не полагается. Поговорили и разошлись—таково правило этого общества.

Предложенная докладчикомъ система ассоціаціи судопромышленниковъ есть та же самая, такъ-называемая артельная комбинація, о которой мы говорили выше и которая вошла въ проэктъ концессіи учредителей, съ тою лишь разницею, что учредители ухватились за нее, какъ за щитъ противъ нападокъ на ихъ добросовѣстность; между тѣмъ, какъ докладчикъ возводитъ ту же комбинацію на высоту экономическаго принципа.

Мы возвратимся еще къ упомянутому нами докладу, хотя, признаться сказать, вовсе не потому, что придаемъ ему какое-либо значеніе въ изслѣдуемомъ нами вопросѣ.

Мы дѣлаемъ это вслѣдствіе особаго вліянія Общества для Содѣйствія Промышленности и Торговли на наше коммерческое сословіе, которое видитъ въ немъ и непогрѣшимаго оцѣнщика вопросовъ, возникающихъ въ торговомъ мірѣ, и авторитетнаго представителя передъ Правительствомъ о нуждахъ промышленности и торговли.

Такое весьма важное и почетное положеніе общества, занятое имъ совершенно случайно, вслѣдствіе благопріятнаго стеченія обстоятельствъ, безъ всякаго сомнѣнія, было бы весьма полезно уже потому, что общество, становясь посредникомъ между обвѣтшавшими взглядами торговой рутины и истинами науки, могло бы имѣть цивилизующее вліяніе на нашу промышленность и торговлю.

Не входя въ подробное изслѣдованіе вопроса о томъ, на сколько и какъ выполняетъ общество свое благодѣтельное призваніе, ограничимся лишь указаніемъ на то, какимъ образомъ, общество относится къ возбуждаемымъ

имъ вопросамъ, имѣющимъ весьма важное вліяніе на торговые интересы.

Мы ограничимся примѣрами, предоставляя ихъ оцѣнку читателямъ.

Въ одномъ изъ отдѣленій мануфактурнаго съѣзда поставленъ былъ обществомъ слѣдующій, выработанный имъ вопросъ: *въ какой мѣрѣ, учрежденные, въ послѣднее время, въ большомъ числѣ банки, удовлетворяютъ потребности въ оборотномъ капиталѣ и какія формы кредита представляются для того наиболѣе необходимыми и цѣлесообразными?* или иначе, удовлетворяютъ ли банки всѣхъ тѣхъ, которые, не имѣя денегъ, пожелаютъ имѣть ихъ для оборотовъ въ какой-либо отрасли промышленности и торговли? или другими словами: исполняютъ ли банки свою обязанность жертвовать свои и чужіе капиталы съ цѣлью дать средство всѣмъ, кто пожелаетъ, дѣлать опыты въ торговыхъ оборотахъ на счетъ чужаго кармана?

Понятно, что на такой вопросъ, составляющій положительно экономическую нелѣпицу, не могло быть отвѣта; но, тѣмъ не менѣе, собраніе состоялось, препиналось, головоломничало и пришло, между прочимъ, къ слѣдующему наивному заключенію: *Чтобы было предоставлено возможно широкое развитіе банковымъ учрежденіямъ, ибо таковымъ развитіемъ обусловливаются успѣхи фабричной и заводской промышленности.* Какъ же понять: слѣдуетъ или нѣтъ банкамъ снабжать желающихъ оборотными капиталами? Скорѣе всего да, потому что въ самомъ вопросѣ, какъ мы видѣли, рѣчь идетъ не о

томъ, слѣдуетъ или нѣтъ, а о томъ, исполняютъ ли банки эту обязанность.

Мудрено ли, что послѣ этого, опираясь на авторитетъ общества, явится протестъ недовольныхъ монополіею банковъ, позволяющихъ себѣ не удовлетворять тѣхъ лицъ, которыя, *въ широкомъ развитіи банковыхъ учрежденій, ищутъ не личныхъ выгодъ вкладчиковъ и акціонеровъ, а блага своего отечества, способствуя развитію въ немъ фабричной и заводской промышленности!*

Общество, при обсужденіи устройства Маріинской системы, хотя и постановило вопросы, но не требовало отъ собранія отвѣтовъ на нихъ, потому ли, что ставило себя выше общественнаго мнѣнія, выражаемаго собраніемъ, или, можетъ быть, потому, что предсѣдатель не нашелся предложить даже уклончиваго заключенія по вопросу: *нужно ли то, что не нужно.* Какъ бы то ни было, но звонокъ далъ знать, что пора идти по домамъ, и такимъ образомъ, результатомъ собранія являлись, съ одной стороны, обдуманный обществомъ докладъ, солидарный съ его взглядомъ на существо дѣла, а съ другой стороны—необдуманныя рѣчи ораторовъ, не понимавшихъ, какъ мы уже сказали, ни доклада, ни цѣли своихъ рѣчей, ни рѣчей другъ друга.

Затѣмъ, устранивъ отвѣты собранія по предложеннымъ докладчикомъ вопросамъ, общество фактически утвердило, между прочимъ, слѣдующее его положеніе:

Для веденія дѣла полезнѣе устройство общества су-

допромышленниковъ на изложенныхъ основаніяхъ, нежели образованіе акціонерной компаніи.

Это положеніе, принятое обществомъ, очевидно, оправдывало протестъ, поданный С.-Петербургскимъ биржевымъ комитетомъ, а вѣра въ авторитетъ общества послужила, можетъ быть, поводомъ къ Рыбинскому протесту *) и къ выработкѣ, на изложенныхъ въ докладѣ основаніяхъ, проэкта коммиссіи при С.-Петербургскомъ биржевомъ комитетѣ.

Въ дальнѣйшемъ нашемъ изслѣдованіи мы постараемся доказать неосновательность принципа подобной организаціи общества судопромышленниковъ. Можетъ быть, наши доводы, въ свою очередь, будутъ признаны неосновательными, такъ какъ мы не считаемъ себя непогрѣшимыми; но, во всякомъ случаѣ, относиться такъ легко къ столь важному вопросу, какъ устройство Маріинской системы, со стороны общества, намъ кажется, по меньшей мѣрѣ, неосторожно.

---

*) Въ то время, какъ мы писали слова эти, мы встрѣтили подтвержденіе нашего предположенія въ «Казанскомъ Биржевомъ Листкѣ» № 69. Вотъ что говоритъ отъ себя редакція этой газеты: «Такимъ образомъ, Петербургскій биржевой комитетъ и коммиссія пришла къ тѣмъ же заключеніямъ, которыя были выражены въ прошеніи, поданномъ г. Министру Финансовъ, за подписью 85 лицъ Петербургскаго биржеваго купечества, и въ заявленіи торгующаго при Рыбинской биржѣ купечества, за подписью 227 лицъ, и мнѣніе ихъ относительно неказеннаго управленія Маріинской системой совпало съ мнѣніемъ Общества для Содѣйствія Русской Промышленности и Торговлѣ.

ГЛАВА V.

Занятія коммиссіи при С.-Петербургскомъ биржевомъ комитетѣ. — Г. Золотаревъ, составитель проэкта общества, на началахъ представительства общихъ интересовъ торговли и промышленности. — Новыя истины, открытыя г. Золотаревымъ въ политической экономіи и законовѣдѣніи. — Система С.-Петербургскаго биржеваго комитета покрывать шапкой-невидимкой мнѣнія своихъ членовъ.

Изъ объяснительной записки, приложенной къ мнѣнію С.-Петербургскаго биржеваго комитета и коммиссіи при немъ образованной, по вопросу о мѣрахъ къ улучшенію условій судоходства по Маріинской системѣ, мы узнаемъ, что:

„Приступивъ къ исполненію возложеннаго на нихъ порученія, Биржевой комитетъ и означенная коммиссія, при обсужденіи въ своемъ первомъ соединенномъ засѣданіи, отъ 19-го марта 1870 года, въ общихъ чертахъ мѣръ къ устройству Маріинской системы, усматривая изъ программы дѣятельности Высочайше учрежденнаго 29-го января 1870 года, при Министерствѣ Путей Сообщенія, временнаго комитета для устройства Маріинскаго водянаго пути о предстоящемъ разрѣшеніи вопроса о передачѣ устройства и управленія Маріинской системы изъ казеннаго въ частное завѣдываніе, признали необходимымъ подвергнуть раз-

смотрѣнію практическое значеніе двухъ видовъ неказеннаго завѣдыванія устройствомъ и управленіемъ Маріинской системы, а именно: чрезъ представительство частныхъ интересовъ на акціонерныхъ началахъ, и чрезъ представительство общихъ интеерсовъ торговли и судопромышленности.

По разсмотрѣніи вопроса въ принципѣ, соединенное засѣданіе Биржеваго комитета и коммиссіи пришло къ заключенію о преимуществѣ предоставленія устройства и управленія Маріинской системы представительству общихъ интересовъ торговли и судопромышленности на новыхъ началахъ, подробности которыхъ имѣли быть выработанными въ Биржевомъ комитетѣ и коммиссіи, предъ предоставленіемъ означенной дѣятельности представительству частныхъ интересовъ, на акціонерныхъ началахъ.

Нынѣ, получивъ возможность вновь обратиться къ подробному разбору вышеупомянутыхъ вопросовъ, Биржевой комитетъ и коммиссія приступили къ разсмотрѣнію составленныхъ на сей предметъ А. Г. Золотаревымъ *Соображеній* по вопросу *о неказенномъ завѣдываніи устройствомъ и управленіемъ Маріинскою системою* и *Проекта основныхъ положеній учрежденія для завѣдыванія устройствомъ и управленіемъ Маріинскою системою* на новыхъ, общественныхъ началахъ.

Подвергнувъ означенные *Соображенія* и оба отдѣла *Проекта* въ 4-хъ соединенныхъ засѣданіяхъ всестороннему и тщательному обсужденію, Биржевой комитетъ и коммиссія нашли оные согласными съ убѣжденіями и вполнѣ выражающими воззрѣнія на этотъ предметъ своихъ членовъ и за тѣмъ, сдѣлавъ нѣкоторыя дополненія по заключенію большинства, признали необходимымъ, въ виду приглашенія, сдѣланнаго отъ Высочайше утвержденнаго комитета о доставленіи соображеній и заявленій по устройству Маріинской системы, представить оные въ Высочайше учрежденный Комитетъ объ устройствѣ Маріинскаго водянаго пути, какъ мнѣніе С.-Петербургскаго биржеваго комитета и упомянутой коммиссіи С.-Петербургскаго биржеваго купечества, коего грузы доставляются по Маріинской системѣ, по вопросу о мѣрахъ къ благоустройству Маріинскаго водянаго пути, съ просьбою о включеніи онаго мнѣнія въ число предметовъ, долженствующихъ поступить на обсужденіе комитета".

Такимъ образомъ, оказывается, что проектъ составленъ г. Золотаревымъ, не какъ практикомъ судоходнаго дѣла, такъ какъ фамиліи его мы не встрѣтили въ спискѣ грузо-отправителей, а въ качествѣ экономиста и законовѣда.

Политическая экономія обязана ему введеніемъ совершенно новаго раздѣленія ассоціацій на представительство частныхъ интересовъ и на представительство общихъ интересовъ, а законовѣдѣніе—введеніемъ новой формы обезпеченія денежной ссуды имуществомъ кредитору принадлежащимъ *).

Эти научныя истины подтвердили: предсѣдатель биржеваго комитета, 2 старшинъ и 11 членовъ коммиссіи, и окончательно закрѣпили приговорами Рыбинское и Нижегородское биржевое купечество.

Передъ нами лежатъ протоколы занятій особой коммиссіи, учрежденной, въ 1868 году, при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ, объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи.

Въ протоколахъ этихъ мы видимъ уваженіе къ личности членовъ, такъ какъ мнѣнія ихъ по каждому вопросу внесены въ протоколъ и опубликованы.

Въ такомъ способѣ гласности мы видимъ также уваженіе и къ обществу, которому предоставляется возможность ознакомиться съ своими передовыми дѣятелями.

---

*) § 65. Вся Маріинская система не перестаетъ быть государственнымъ имуществомъ, и поступая лишь въ завѣдываніе управленія, можетъ служить формальнымъ обезпеченіемъ вѣрнаго платежа процентовъ и погашенія на занятые на сей предметъ капиталы. (В. Отдѣлъ II Основныя положенія).

Такой способъ дѣйствій, какъ оказывается, не въ видахъ комитета и купечества. Но если они, занятые *представительствомъ своихъ интересовъ*, не ставятъ ни въ грошъ общественное мнѣніе и, вмѣсто печати, прибѣгаютъ къ замкнутости и къ системѣ протестовъ, то, хотя бы изъ уваженія къ своимъ сочленамъ, не навязывали имъ мнѣнія большинства и приняли бы во вниманіе, что человѣкъ не родится купцомъ и что въ немъ есть личныя убѣжденія гражданина, которыя даютъ ему мѣсто въ великой народной семьѣ.

Изъ приведенной нами выписки мы видимъ, что принятіе проекта г. Золотарева состоялось по большинству голосовъ.

Кто же былъ въ меньшинствѣ?

Въ числѣ именъ, подписавшихъ проектъ, мы встрѣчаемъ фирмы, которыя пользуются общимъ уваженіемъ; мы знаемъ нѣкоторыя изъ нихъ и, признаемся, желали бы найти ихъ въ меньшинствѣ, или, по крайней мѣрѣ, видѣть причину ихъ увлеченія; но что дѣлать—это не въ видахъ *представительства общихъ интересовъ торговли*.

Между тѣмъ, правительственный комитетъ не скрывалъ своихъ засѣданій и, не заставляя публику ожидать подробнаго отчета, на другой же день засѣданія публиковалъ свои краткіе отчеты въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“.

ГЛАВА VI.

О системѣ законодательныхъ изслѣдованій (Enquêtes legislatives).

Отношеніе законодательства къ производительнымъ силамъ государства. — Цивилизующее начало въ законодательствѣ. — Система законодательныхъ публичныхъ изслѣдованій. — Возможна ли эта система у насъ. — Опроверженіе мнѣнія Гораса Сея.—Какъ относится наше общество къ призыву его для содѣйствія въ изслѣдованіяхъ.—Какъ отозвалось биржевое купечество на призывъ правительственнаго комитета. — Примѣры изъ практики французскихъ законодательныхъ коммиссій о вредѣ коалиціи частныхъ интересовъ и о пользѣ привлеченія одиночныхъ мнѣній.—Основныя начала, соблюденіе коихъ необходимо въ законодательныхъ коммиссіяхъ. — Публичныя изслѣдованія въ Англіи. — Допущеніе депутатовъ отъ биржеваго купечества въ правительственный комитетъ, нарушаетъ основный принципъ публичныхъ изслѣдованій. Нарушеніе основныхъ принциповъ не послужитъ ли препятствіемъ къ желательному введенію у насъ, въ Россіи, системы публичныхъ изслѣдованій. — Почему нельзя быть равнодушнымъ къ поведенію нашего купечества въ вопросѣ объ улучшеніе Маріинской системы.

Приступая къ изложенію столь важнаго вопроса, позволяемъ себѣ, въ видѣ предисловія, бросить бѣглый и поверхностный взглядъ на отношенія законодательства къ производительнымъ силамъ государства.

Народная дѣятельность групируется вокругъ закона,

назначеніе котораго—способствовать ея прогрессивному направленію и сдерживать ея вредныя для государства стремленія. Такимъ образомъ, законъ долженъ неминуемо заключать въ себѣ два основныя начала: цивилизующее и контрольное.

Если въ цивилизующемъ началѣ закона интересы государственные совпадаютъ съ потребностію общества и его способностію къ прогрессу, то народъ становится солидарнымъ съ законодателемъ, а контрольное начало закона служитъ лишь къ огражденію общихъ интересовъ Правительства и народа. Если же цивилизующее начало закона идетъ въ разрѣзъ съ упомянутыми нами потребностями и способностями общества, то, вслѣдствіе антагонизма между народомъ и законодательствомъ, является необходимость огражденія уже не общихъ, а отдѣльныхъ интересовъ власти закона. Контрольное начало не имѣетъ болѣе мѣста и замѣняется карательнымъ. Является противодѣйствіе деспотизму закона съ неизбѣжными злоупотребленіями, подкапывающимися подъ его силу. Народная интелигенція слабѣетъ въ борьбѣ, эгоистическіе инстинкты массъ начинаютъ преобладать и государство стремится по скользкому пути регресса.

Исторія указываетъ намъ, что единоличная мудрость законодателя, при всемъ ея благомъ направленіи, почти постоянно встрѣчала затрудненія въ сочетаніи своеобразныхъ проявленій народной жизни съ потребностями государства. Идя быстрыми шагами по пути государственнаго прогресса, законодатель оставлялъ далеко за собою недостаточно развитое общество. Прямое удовлетвореніе

стремленіямъ большинства народныхъ массъ, лишало страну участія въ народной интелигенціи.

Рѣшенія этого важнаго вопроса—о солидарности закона съ общественною жизнію—искали въ народномъ представительствѣ; но нашли его въ системѣ публичнаго изслѣдованія законодательныхъ вопросовъ (Enquêtes legislatives).

Рожденіе этой системы на конституціонной почвѣ Англіи дало поводъ Горасу Сею, въ изданной имъ по этому предмету брошюрѣ *), выразить слѣдующее мнѣніе:

„Законодательныя изслѣдованія—говоритъ онъ—являются, въ глазахъ экономиста, могучимъ орудіемъ къ производительному направленію закона, но полезное приложеніе ихъ къ законодательству, возможно лишь въ странахъ пользующихся широкою политическою свободою, тамъ, гдѣ свобода слова не встрѣчаетъ никакихъ препятствій. Такимъ образомъ, оказывается, что система изслѣдованій можетъ водвориться только въ странахъ, пользующихся народнымъ представительствомъ“.

Очевидно, что Горасъ Сей высказалъ слова эти подъ увлеченіемъ эпохи 1848—1851 г., когда онъ былъ во главѣ громаднѣйшаго изслѣдованія о Парижской промышленности и, кромѣ того, ясно, что онъ пришелъ къ своему заключенію еще потому, что въ конституціонныхъ государствахъ означенныя изслѣдованія подраздѣляются на административныя, съ весьма ограниченною сферою дѣятельности, и на законодательныя, вчинаніе коихъ при-

*) Recherches sur l'origine et le development des enquêtes legislatives, par Horace Say. 1849.

надлежитъ только законодательному корпусу и палатамъ. Такимъ образомъ, Сей, повидимому, не могъ отдѣлить принципа системы отъ ея приложенія.

Принципъ системы заключается въ способности ея правдиво отражать, подобно зеркалу, тѣ стороны народной жизни, съ которыми желаетъ ознакомиться законодатель. Слѣдовательно, самая система не имѣетъ ничего общаго съ формою правленія, потому что она составляетъ не болѣе, какъ орудіе въ рукахъ Правительства, на отвѣтственности котораго лежитъ уже обязанность направлять его на пользу народа.

Въ доказательство ложности взгляда г. Сея, мы можемъ привести то, что система эта начинаетъ входить и въ нашу законодательную практику. Какъ примѣръ, мы можемъ указать на пересмотръ таможеннаго устава, устава вексельнаго, устава о торговой несостоятельности и т. д. Въ послѣднее время къ системѣ этой необходимо отнести и учрежденіе комитета объ устройствѣ Маріинскаго водянаго пути.

Если приложеніе этой системы къ нашимъ законодательнымъ вопросамъ и не вполнѣ удовлетворительно, то приписывать это, подобно Сею, непримѣнимости публичныхъ изслѣдованій къ нашей формѣ правленія отнюдь не слѣдуетъ. Наше Правительство, по самостоятельности и твердости своей, не имѣетъ надобности, подобно конституціонному правительству Франціи, нарушать принципы системы съ цѣлью льстить народнымъ массамъ для поддержанія династическихъ интересовъ, слѣдовательно, причина неудовлетворительности кроется, судя по примѣ-

рамъ, въ недостаточномъ уясненіи въ обществѣ основныхъ началъ самой системы.

Общество наше, когда обращаются къ нему съ вызовомъ компетентныхъ лицъ для уясненія какого-либо спеціальнаго вопроса выдвигаетъ тотчасъ же корпорацію лицъ, въ вопросѣ этомъ лично заинтересованныхъ. Такимъ образомъ, руководители изслѣдованій съ перваго же приступа къ своимъ занятіямъ встрѣчаютъ выраженіе мнѣнія большинства, подавляющаго интилегенцію меньшинства своимъ карпоративнымъ вліяніемъ. Существенный вопросъ государственныхъ интересовъ, составляющихъ цѣль изслѣдованія, сводится къ личнымъ интересамъ корпораціи и, вмѣсто свободнаго выраженія мнѣній, о которыхъ говоритъ Горасъ Сей, является противодѣйствіе и борьба партій. Комитетъ изъ изслѣдователей обращается въ судей и, взамѣнъ экономическихъ и законодательныхъ выводовъ, вынужденъ постановлять приговоры.

Картина эта по вопросу Маріинской системы далеко еще не полна. Вы видѣли, что биржевое купечество не довольствуется простымъ заявленіемъ корпоративнаго мнѣнія: оно прибѣгаетъ къ протестамъ, возводя ихъ въ законное право располагать своими интересами, оно игнорируетъ даже цѣль комитета, считая себя въ правѣ направлять его дѣятельность въ предѣлахъ, общественными приговорами, установленныхъ экономическихъ принциповъ. Мало того, биржевое купечество въ законодательное изслѣдованіе вноситъ теорію плебисцита, собирая массу подписей, съ цѣлью подавить большинствомъ всякое свободное разслѣдованіе вопроса комитетомъ.

Биржевое купечество, очевидно, подъ вліяніемъ пропаганды, источникъ которой не трудно выслѣдить по приведенному нами историческому очерку, все болѣе и болѣе сплотняется, въ виду какого-то мнимаго призрака опасности и недовѣрія къ дѣйствіямъ комитета.

Вредъ такой коалиціи для успѣха публичнаго изслѣдованія подтверждается многими примѣрами изъ заграничной законодательной практики: такъ, напримѣръ, при публичномъ изслѣдованіи въ 1834 году во Франціи вопроса о ввозныхъ товарахъ, подлежащихъ запрещенію, высшій коммерческій совѣтъ, руководившій изслѣдованіемъ, сдѣлалъ огромную ошибку, отбирая показанія не отъ частныхъ лицъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ, а обратившись къ подвѣдомственнымъ ему мѣстнымъ коммерческимъ камерамъ, въ которыхъ не замедлила явиться коалиція въ пользу запретительной системы, охватившая не только все торгующее сословіе, но и рабочій классъ.

Такимъ образомъ, преобладаніе частныхъ интересовъ надъ государственными парализировало всѣ благодѣтельныя послѣдствія, которыя можно было ожидать отъ правильнаго направленія публичнаго изслѣдованія означеннаго вопроса.

Что бы было изъ нашей крестьянской реформы, еслибы при введеніи ея допустить коалицію владѣльческихъ интересовъ и затѣмъ руководствоваться выраженіемъ большинства? Развѣ коммиссія, разработывавшая этотъ вопросъ, не обезсмертила своихъ трудовъ, несмотря на то, что пожертвовала интересами владѣльцевъ въ пользу высшихъ государственныхъ интересовъ.

Знакомымъ съ системою публичныхъ изслѣдованій извѣстно, что основаніемъ ея служитъ тотъ принципъ, что *интилигенція, къ которой обращается правительство, заключается въ меньшинствѣ и поэтому въ коммиссіяхъ, на которыя возлагается изслѣдованіе, принято за правило обращаться къ* **одиночнымъ** *мнѣніямъ лицъ, способныхъ защищать свои взгляды*, и, такимъ образомъ, содѣйствовать уясненію истины, а не коллективному мнѣнію, къ которому весьма часто, подъ вліяніемъ пропаганды, пристаетъ безсознательное большинство.

Если же принимать въ руководство мнѣніе большинства, подобное тому, которое выставляетъ биржевое купечество, то слѣдуетъ отказаться не только отъ системы публичныхъ изслѣдованій, но и отъ всякаго прогресса и довольствоваться во всѣхъ государственныхъ вопросахъ или личными взглядами законодателя, или предвзятыми мнѣніями массы большинства.

Мы указали уже на примѣръ опасности корпоративныхъ мнѣній; въ настоящее время приведемъ примѣръ необходимости отбирать показанія, относящіяся къ вопросамъ, имѣющимъ экономическое или государственное значеніе, отъ интелигентныхъ лицъ, способныхъ, какъ мы сказали, защищать высказанное ими мнѣніе.

Въ 1848 году, подъ вліяніемъ демократическихъ идей, Французское національное собраніе постановило открыть публичное изслѣдованіе по вопросу о наивыгоднѣйшихъ условіяхъ сельскаго и ремесленнаго быта и труда. Въ изданномъ по этому поводу декретѣ повелѣно было въ

каждомъ округѣ, на пространствѣ всей територіи республики, образовать комитеты, въ которые вступаютъ членами рабочіе и хозяева, какъ делегаты, выбранные большинствомъ по каждому отдѣльному промыслу. Это изслѣдованіе, самое обширное изъ всѣхъ извѣстныхъ, стоившее громаднаго труда и пожертвованій, не привело положительно ни къ какимъ результатамъ и осталось безъ всякихъ послѣдствій.

Въ одномъ изъ засѣданій Бельгійскаго статистическаго общества, Эдуардъ Смитъ *) сдѣлалъ слѣдующую характеристическую оцѣнку упомянутаго нами изслѣдованія.

„Никогда—говоритъ онъ—государственное учрежденіе не представляло такого хаоса, какъ засѣданія, открытыя, согласно декрету Французской республики, отъ 25-го мая 1848 года, подъ предсѣдательствомъ міровыхъ окружныхъ судей. Хозяева и работники, приглашенные членами, положительно становились въ тупикъ, не зная, что̀ отвѣчать на предложенныя имъ, согласно программѣ, вопросы, напримѣръ: какимъ образомъ установить нормальныя отношенія между спросомъ и предложеніемъ продуктовъ земледѣлія и промышленности?“ Зато каждая партія отлично поняла, конечно по своему, вопросъ объ установленіи нормальныхъ правъ и отношеній работниковъ къ ихъ патронамъ и vice versa. Съ одной стороны, *съ цѣлью создать капиталъ, котораго у рабочихъ не имѣлось*, предлагались самыя чудовищныя формы ассоціацій,

*) Essai sur l'organisation des en qûetes legislatives par Leon Dubois Bruxelles. 1856.

не оправдываемыхъ не только наукою, но даже здравымъ смысломъ. Съ другой стороны, хозяева *для упроченія благоденствія народа* стояли за необходимость установленія, въ ихъ видахъ, устроеннаго труда. Если бурныя засѣданія не переходили за границы приличія, то внѣ стѣнъ засѣданія борьба интересовъ доходила до крайнихъ предѣловъ и мы не поручимся, если послѣдовавшіе, затѣмъ, постановленія коммиссій не были сдѣланы подъ насиліемъ одной изъ сторонъ. Заключеніе это я основываю на томъ, что окончательные выводы различныхъ коммиссій были крайне противорѣчивы, не смотря на то, что голоса между сторонами были раздѣлены поровну и что съ той и другой стороны члены, связанные полномочіемъ, не могли дѣлать уступокъ, такъ какъ декретъ національнаго собранія установилъ равновѣсіе интересовъ, назначивъ въ составъ коммиссіи членовъ въ равномъ числѣ отъ рабочихъ и хозяевъ по выбору ихъ большинствомъ какъ представителей каждой отдѣльной отрасли промышленности". Ту же самую оцѣнку можно прочесть въ оффиціальномъ рапортѣ Лефебвра (Levebvre-Duruflé), главнаго руководителя изслѣдованіемъ, представленномъ національному собранію въ концѣ 1850 года. Въ этомъ любопытномъ документѣ доказывая невозможность вывести какія-либо данныя въ законодательномъ отношеніи изъ массы (2,177) протоколовъ отдѣльныхъ коммиссій, онъ предлагаетъ уничтожить безслѣдно этотъ громадный трудъ; такъ какъ желаніе воспользоваться имъ для извлеченія какихъ-либо статистическихъ данныхъ оказалось также немыслимымъ въ виду предна-

мѣренныхъ показаній заинтересованныхъ лицъ, дѣйствовавшихъ коллективно и съ предвзятою идеею. Вотъ до какихъ плачевныхъ результатовъ можетъ довести ложная система поощренія коалиціи частныхъ интересовъ и привлеченія заинтересованныхъ массъ, недостаточно подготовленныхъ для рѣшенія высшихъ государственныхъ вопросовъ.

Эпоха, въ которую производилось приведенное нами знаменитое изслѣдованіе, еще можетъ оправдать передъ лицомъ исторіи сдѣланную ошибку, такъ какъ правительство 1858 года, находясь подъ вліяніемъ и гнетомъ демократическихъ идей, должно было льстить народнымъ инстинктамъ и эгоистическимъ интересамъ грубыхъ массъ. Чѣмъ же мы могли бы оправдать подобную ошибку? Чтобы не впасть въ нее, необходимо соблюденіе и втораго основнаго начала — публичныхъ изслѣдованій.

Предоставляя лицамъ (témoins), *вызваннымъ для отобранія отъ нихъ показаній широкую свободу выражать свои мнѣнія* **въ предѣлахъ,** *предложенныхъ имъ вопросовъ, система изслѣдованій требуетъ, чтобы лица эти никоимъ образомъ не имѣли права голоса при обсужденіи дѣйствительными членами заключительныхъ выводовъ.*

Задавшись извѣстнымъ направленіемъ нашего труда, мы не будемъ вдаваться далѣе въ изложеніе системы публичныхъ изслѣдованій, но считаемъ необходимымъ указать, что той массы ошибокъ и отступленій отъ основныхъ началъ теоріи, которую мы замѣчаемъ во французъ-

скихъ протоколахъ коммиссій, не встрѣчается въ публичныхъ изслѣдованіяхъ, произведенныхъ въ Англіи.

Строго придерживаясь системѣ, коммиссіи отличались строгимъ выборомъ лицъ, дававшихъ показанія. Вся интелигенція страны участвовала своими практическими и учеными свѣденіями къ уясненію для законодателя самыхъ трудныхъ вопросовъ народной жизни въ ея настоящемъ строѣ и будущемъ развитіи, а потому всѣ изслѣдованія и основанные на нихъ законы, отличаясь своею примѣнимостію и мудростію, вносили постоянно прогрессъ въ народную жизнь Англіи. Нѣкоторые между ними, какъ напр. изслѣдованія по поводу операцій Англійскаго банка, о бѣдныхъ, о навигаціи, о монополіи Индѣйской компаніи, и т. д., установили за публичными изслѣдованіями не только значеніе весьма важныхъ законодательныхъ трудовъ, но и утвердили за ними право на несомнѣнную заслугу ихъ передъ наукою, прогрессу которой они не мало способствовали.

Публичныя изслѣдованія въ Англіи, начало которыхъ относятъ къ 1715 году, до того усвоены страною, что они обнимаютъ не только вопросы о производительныхъ силахъ страны, но и малѣйшія проявленія народной жизни и отношеній ея къ правительству и администраціи. Какъ бы ни былъ мелокъ возбужденный вопросъ, обслѣдованіе его всегда обстанавливалось самыми глубокими соображеніями. Чтобы судить о массѣ произведенныхъ въ Англіи изслѣдованій, мы укажемъ лишь на то, что перечень таковыхъ, и то только за послѣднія 50 лѣтъ составляетъ томъ in-4^0 — въ 412 страницъ.

*

Изъ приведеннаго нами, хотя и весьма краткаго очерка, нельзя не придти къ заключенію, что система публичныхъ изслѣдованій нисколько не врывается въ законодательное право правительства, на томъ основаніи, что единичныя показанія, неимѣющія за собою представительства совокупнаго мнѣнія, не имѣютъ въ глазахъ законодателя, не только юридическаго значенія общественнаго приговора, но и не могутъ даже инсинуировать его свободные взгляды на существо показаній. Такимъ образомъ, если приведенное нами выше мнѣніе Гораса Сея совершенно справедливо относительно того, что публичныя изслѣдованія *служатъ могучимъ орудіемъ къ производительному направленію закона*, то дальнѣйшее мнѣніе его о примѣнимости этой системы къ формѣ правленія, очевидно, было слѣдствіемъ господствовавшихъ идей 1848 года, требовавшихъ введенія представительства даже въ систему публичныхъ изслѣдованій, что какъ мы видѣли изъ приведенныхъ примѣровъ, не оправдалось на дѣлѣ.

Правильная система публичныхъ изслѣдованій входитъ въ соотношеніе съ законодательною властію, только тогда, когда изслѣдованіе окончено и когда приступается, на основаніи собранныхъ матеріаловъ къ законодательной работѣ. Затѣмъ, въ какой бы формѣ не была законодательная власть, это нисколько не можетъ вліять на общее значеніе системы публичныхъ изслѣдованій. Тутъ если и можетъ возникнуть вопросъ, то развѣ о большей или меньшей способности той или другой власти воспользоваться плодами народной готовности служить интере-

самъ государства, но никакимъ образомъ не вопросъ о примѣнимости самой системы. Несомнѣнно также, что примѣненіе системы этой къ законодательству будетъ способствовать къ возвышенію нравственнаго уровня народа и его стремленія къ содѣйствію государственнымъ интересамъ.

Въ доказательство тому, что доблесть гражданскую на пользу государственную нужно искать не въ коаліціи интересовъ, въ которыхъ изчезаетъ индивидуальность, мы позволимъ привести послѣдній примѣръ изъ практики публичныхъ изслѣдованій.

Министерство торговли во Франціи замѣтило, въ 1828 году, значительное уменьшеніе фрахтовъ изъ колоній во Францію и въ особенности сахара. Имѣя въ виду какъ нарушенія равновѣсія направляемыхъ и приходящихъ грузовъ, такъ равно и уменьшеніе производительности колоній министерство назначило, въ декабрѣ, того же года коммиссію, програма изслѣдованія которой направлена была на собираніе свѣдѣній относительно торговли мѣстными колоніальными продуктами и привела къ единодушнымъ заявленіямъ о необходимости сбавленія пошлинъ, въ особенности на сахаръ. Между тѣмъ одинъ изъ значительнѣйшихъ фабрикантовъ свекловичнаго сахара Креспель-Деллисъ (Crespel-Dellise), для уясненія вопроса, принимавшаго совершенно ложное направленіе, не задумался пожертвовать своими личными интересами на пользу государственную и показалъ то, что тщательно скрывалось эгоистическими интересами корпораціи заводчиковъ, а именно, что производство свекловичнаго са-

хара, необложеннаго никакими пошлинами въ пользу государства даетъ болѣе 40% выгоды.

Примѣръ этотъ ясно показываетъ необходимость, при публичныхъ изслѣдованіяхъ, освободить личность допрашиваемаго изъ подъ гнета коалиціи и зависимости отъ навязанныхъ ему мнѣнія большинства.

Вотъ почему мы считаемъ мѣру, принятую Высочайше утвержденнымъ комитетомъ объ устройствѣ Маріинской системы—допустить въ среду свою депутатовъ отъ купечества, заявившаго протестъ—мѣрою, вдвойнѣ противною принципу системы публичныхъ изслѣдованій, такъ какъ, во-1-хъ, относительно собиранія показаній отъ депутатовъ, комитетъ долженъ впередъ предвидѣть, что онъ получитъ ихъ не изъ источника *личныхъ убѣжденій*, а по *програмѣ данной уполномоченнымъ въ протестѣ*, такъ что еслибы они и желали даже отступить отъ нея, то не могутъ, безъ нарушенія своей обязанности и безъ потери къ нимъ уваженія не только лицъ ихъ уполномочившихъ, но даже и цѣлаго общества. Если даже предположить, что они склонятся, въ виду истины, пожертвовать своею личностію, то кто же ихъ къ тому убѣдитъ? Если комитетъ приметъ эту обязанность на себя, то явится новое нарушеніе системы публичныхъ изслѣдованій, и комитетъ, утративъ свое законодательное назначеніе, обратится въ учрежденіе для народнаго образованія. Во-2-хъ, по принципу публичныхъ изслѣдованій, члены коммиссіи должны, кромѣ образованія, быть способны къ выполненію возложенной на нихъ обязанности. Оцѣнку этой способности сдѣлало

Правительство при ихъ назначеніи, что и служитъ законною гарантіею для общества. Кто же дѣлалъ оцѣнку образованія и способности депутатовъ?

Неужели протестующая среда, ихъ избиравшая? Та среда, которая экономическіе принципы установляетъ приговорами большинства, а способность свою въ юриспруденціи заявляетъ своими протестами?

Спрашивается, на какомъ же легальномъ основаніи лица эти могутъ явиться членами комитета?

Выше сего, мы отнесли такое распоряженіе къ снисходительности правительства, пожелавшаго мирнымъ путемъ убѣжденія привести дѣтствующее наше купечество къ необходимому порядку, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, заявили надежду, что опытъ этотъ, какъ послѣдній, не будетъ уже болѣе нарушать благодатное стремленіе нашего Правительства на пути обновленія нашего государственнаго строя.

Предметъ нашего поверхностнаго очерка такъ важенъ въ государственномъ отношеніи, что могъ бы потребовать цѣлыхъ томовъ, а потому, предоставляя это лицамъ, болѣе насъ компетентнымъ, ограничимся лишь слѣдующимъ выводомъ.

Система публичныхъ изслѣдованій при рѣшеніи законодательныхъ вопросовъ, повидимому, вводится у насъ въ видѣ опыта. Не вдаваясь въ критическій обзоръ, въ какой мѣрѣ система эта способствовала къ рѣшенію тѣхъ вопросовъ, къ которымъ она прилагалась, мы укажемъ лишь, что во многихъ вопросахъ первой государственной важности, система эта еще не допущена.

Такъ, напримѣръ, при пересмотрѣ законовъ о торгахъ,

коммиссія существуетъ уже болѣе 5-ти лѣтъ при Государственномъ Совѣтѣ, и очевидно, не оканчиваетъ своихъ занятій единственно потому, что казенные матеріалы, находящіеся въ ея распоряженіи, не имѣютъ ничего общаго съ тѣми подземными работами, которыми дѣйствительная жизнь подкапывалась подъ неудовлетворительный законъ.

Кто откроетъ эти подкопы, не видные на поверхности? — естественнымъ образомъ публичное изслѣдованіе. Оно же подаритъ Государственному Казначейству не одинъ милліонъ сбереженій и возвыситъ нравственный уровень народа.

А другіе вопросы, правильное рѣшеніе которыхъ способно двинуть быстрыми шагами нашу народную производительность? Вопросы о системѣ финансовъ, кредита, податей банковъ и т. д.?

Они ждутъ убѣжденія Правительства въ пригодности и безопасности для внутренняго спокойствія Государства — системы публичныхъ изслѣдованій.

Вотъ причины, по которымъ мы, прозрѣвая высшее благо нашей родной страны и рисуя картину солидарнаго, рука объ руку, стремленія къ нему Правительства и народа, не можемъ быть равнодушны къ поведенію нашего купечества въ дѣлѣ публичнаго изслѣдованія Маріинской системы. Вотъ почему, отрицая всякій политическій оттѣнокъ въ его дѣйствіяхъ, придаемъ ему значеніе дѣтскаго неумѣнія въ серьезномъ дѣлѣ, и самый поводъ къ протестамъ, относимъ къ отсутствію понятій о системѣ публичныхъ изслѣдованій.

Часть II.

ВВЕДЕНІЕ.

Всѣ протесты биржевого купечества сводятся къ слѣдующему положенію:

Частная компанія для устройства и эксплуатаціи Маріинской системы будетъ гибельна для торговли и судовщиковъ потому:

Во-1-хъ, что торговля будетъ поставлена въ полную зависимость отъ нѣсколькихъ лицъ, которыя будутъ управлять системою по назначенію компаніи.

Во-2-хъ, что провозная плата увеличится.

Въ-3-хъ, что право свободнаго плаванія предоставленное всѣмъ безъ различія, должно будетъ нарушиться.

И въ-4-хъ, что конкуренція будетъ уничтожена и замѣнится монополіею.

Для анализа приведенныхъ нами положеній, позволимъ себѣ установить нѣкоторую систему.

Во-1-хъ, при обсужденіи права свободнаго плаванія, увеличенія провозной платы и конкуренціи, играетъ весь-

ма важную роль установленіе вѣрнаго взгляда на коноводный промыселъ, а потому мы и начнемъ съ разсмотрѣнія этого вопроса, въ главѣ 1-й.

Во 2-хъ, вопросъ о свободномъ плаваніи представляется съ двухъ сторонъ, а потому во главѣ II-й мы разсмотримъ вопросъ этотъ съ юридической точки зрѣнія, а въ главѣ III-й съ финансовой.

Въ-3-хъ, изслѣдованіе значенія провозной платы и конкуренціи составитъ предметъ главы IV-й, и

Въ-4-хъ, для рѣшенія вопроса о вліяніи частной компаніи на Маріинскую систему, мы разсмотримъ въ главѣ V-й, значеніе разнаго рода проектовъ, предложенныхъ съ цѣлью наилучшаго способа устройства и управленія системою.

ГЛАВА I.

Постановленіе коммиссіи 1868 года, о необходимости ходатайствовать передъ Правительствомъ о совершенномъ прекращеніи конной тяги по Шекснѣ.—2-я коммиссія, образованная въ 1869 году, не признаетъ такое ходатайство возможнымъ. — На какихъ данныхъ было основано такое заключеніе? — Записка ветеринара Медвѣдовскаго. — Разладъ между спеціальными взглядами и экономическими соображеніями г. Медвѣдовскаго.—Взглядъ И. Ѳ. Барковскаго на коноводный промыселъ.— Заявленіе Череповецкой земской управы и городского головы И. А. Милютина. — Должна ли была коммиссія основывать свое заключеніе на невозможности приведенія Маріинской системы въ нормальное положеніе? — Заявленіе Коммерціи Совѣтника Овсянникова. — Докладъ инженеровъ-техниковъ. — Нужно ли искуственное поддержаніе коноводнаго промысла?— Заключеніе.

Въ части I, главѣ II, мы видѣли, что учрежденная въ 1868 году при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ Коммиссія, для изысканія мѣръ противу сибирской язвы преимущественно на рѣкѣ Шекснѣ, пришла между прочимъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) „Ходатайствовать предъ Правительствомъ о совершенномъ прекращеніи конной тяги по Шекснѣ.

2) „Указать на необходимость уздоровленія (ассани-

рованія) мѣстностей, которыя, подобно пришекснинской, заключаютъ въ себѣ зародыши, обѣщающіе ежегодное возникновеніе сибирской язвы".

Изъ чего заключить можно, что даже и по совершенномъ прекращеніи конной тяги на Шекснѣ, явилась бы необходимость уздоровленія мѣстности, заключающей въ себѣ зародыши сибирской язвы, слѣдовательно оставлять коноводство на Шекснѣ было бы равносильно тому, чтобы тушить пожаръ масломъ. Мы видѣли также, что вторая коммиссія, образованная при томъ же Министерствѣ объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи, пришла по приведенному выводу 1-й коммиссіи къ слѣдующему заключенію:

„Принявъ во вниманіе, что горизонтъ воды въ Шекснѣ не всегда находится на такой высотѣ, при которой возможно судоходство безъ конной тяги и такъ какъ, для удержанія горизонта воды на извѣстной высотѣ (при которой судоходство возможно будетъ безъ конной тяги), потребуются гидротехническія работы (шлюзованіе и т. п.), къ производству которыхъ еще не приступлено, и дѣйствительно-ли эти работы будутъ выполнены по прошествіи опредѣленнаго времени, поручиться невозможно, то поэтому Коммиссія единогласно признала невозможнымъ не только ходатайствовать объ уничтоженіи въ настоящее время конной тяги, но и о назначеніи срока для ея уничтоженія".

Посмотримъ, какія же данныя имѣла въ виду вторая коммиссія, отринувъ категорически выводъ первой коммиссіи.

Въ Запискѣ С.-Петербургскаго Губернскаго Ветеринара г. Медвѣдовскаго о тяговомъ промыслѣ по Ладожскимъ каналамъ, между прочимъ, мы находимъ слѣдующее:

„Узкая полоса земли между Ладожскими каналами имѣетъ грунтъ болотистый, торфяно-глинистый. Послѣ нѣкотораго сбытія разлива вся эта мѣстность поросла болотными растеніями. Съ наступленіемъ лѣтнихъ жаровъ, здѣсь начинается влажное разложеніе растительныхъ и животныхъ остатковъ; воздухъ въ этой мѣстности, будучи влажнымъ, вбиралъ и удерживалъ въ себѣ газообразные продукты разложенія".

„На этой-то узкой, отъ природы низменной и болотистой, а въ 1867 и 1868 годахъ и совершенно залитой водою, полосѣ земли должны пребывать, работать и пастись тысячи тяговыхъ лошадей; здѣсь же гнили и гніютъ кое-какъ зарытые и оставленные поверхъ земли трупы всѣхъ тяговыхъ лошадей, павшихъ отъ разныхъ спорадическихъ случаевъ и отъ эпизоотіи сибирской язвы съ 1861 г. по истекающій 1868 годъ".

„За всѣмъ вышеизложеннымъ я полагаю возможнымъ остаться при убѣжденіи, что трудно себѣ и представить что-либо болѣе неблагопріятное описаннаго участка земли здоровью животныхъ, особенно если принять въ соображеніе особенности климатическія этой мѣстности: короткое лѣто съ перемѣнчивою, днемъ жаркою, и ночью сырою и холодною погодою, общее обиліе дождей, тумановъ и росъ, и длительную осень съ обильно снѣжными зимами".

„Но, къ сожалѣнію, суммированіе неблагопріятныхъ здоровью животныхъ обстоятельствъ неисчерпывается еще вышесказаннымъ. Враждебными здоровью агентами являются для тяговыхъ лошадей самыя тяговыя работы и способы содержанія тяговыхъ лошадей. Вотъ въ общихъ чертахъ обстановка тяговыхъ лошадей, въ смыслѣ свойства исправляемыхъ ими работъ и ухода. Если погода не чрезмѣрно вѣтрена и если каналы незагромождены судами (а съ открытіемъ Александровскаго канала съ полною свободою впуска туда судовъ, всякое загроможденіе стало просто немыслимымъ); то тяговыя лошади работаютъ почти

безъ перерыва: ихъ только покормятъ на скорую руку, не снимая хомутовъ, раза три въ сутки, а все остальное время лошадь тянетъ и тянетъ, положительно свыше силъ; самыя тяжелогрузныя и наиболѣе представляющія сопротивленіе водѣ по конструкціи суда, тянутся каждое только парою лошадей: парою тянется и легко идущая тихвинка съ 5—6 тысячами груза, и неуклюжій, массивный унжакъ, нагруженный 20-ю тысячами пудовъ хлѣба или сала, и тупоносая дровянка съ 5—7 тысячами саженей однополенныхъ дровъ. Только для лѣсныхъ плотовъ (гонокъ) полагается тройка для каждаго плота; но за то каждый плотъ длиною бываетъ до 9 сажень, шириною до 4 и состоитъ изъ 2—3 рядовъ сырыхъ бревенъ. Вообще же, не преувеличивая нисколько, можно утвердительно сказать, что за исключеніемъ тихвинокъ, сѣнныхъ судовъ, углянокъ и обходныхъ судовъ разныхъ конструкцій, каждая тяговая лошадь на Ладожскихъ каналахъ, тянетъ цѣлыхъ 104 версты съ весьма кратковременными роздыхами, minimum 10,000 пудовъ.

„Сколь тяжела и изнурительна тяговая работа, видно при первомъ взглядѣ на работающую тяговую лошадь: упираясь всею грудью и плечами на хомутъ и тѣмъ самымъ выпятивъ весь передъ, вытянувъ сколько можно впередъ шею и голову, лошадь медленно ступаетъ плотно и сильно вбивая, при каждомъ шагѣ, зацѣпы копытъ въ грунтъ бичевника. Такъ она дѣлаетъ три-четыре медленные шага; вслѣдъ затѣмъ сопротивленіе воды судну увлекаетъ лошадь назадъ на одинъ-два шага, затѣмъ опять слѣдуетъ движеніе впередъ на три-четыре шага, и смѣняется новымъ ретроградным движеніемъ и т. д.“.

„Продовольствіе тяговыхъ лошадей въ высшей степени неудовлетворительно. И такимъ оно неминуемо должно представляться самому снисходительному наблюдателю: самый заботливый тягопромышленникъ отпускаетъ на пару лошадей на путину, т. е. на 104 версты и обратно, полчетверти овса и пуда 4—5 сѣна (послѣдняго обыкновенно не слишкомъ туго набитый рогожный куль изъ-подъ ржаной муки или овса *). Нужно замѣ-

*) При медленности движенія судовъ путина въ оба конца длится minimum 10—14 дней, maximum 21 день.

тить, при этомъ, что вовсе нерѣдкость встрѣтить, какъ сѣно, такъ и овесъ въ высшей степени недоброкачественные. Это количество сухаго фуража, само по себѣ, показываетъ, вопервыхъ, что тяговыя лошади неминуемо должны довольствоваться въ весьма значительной степени подножнымъ кормомъ (а каковы свойства пастбищъ по линіи каналовъ видно, между прочимъ, изъ вышепредставленнаго очерка характера мѣстности между каналами); а вовторыхъ, сейчасъ показанное скромное количество сухого фуража отпускается безконтрольно въ распоряженіе погонщиковъ, во власти которыхъ данный фуражъ продать на пути въ первой лавочкѣ, чтобы въ замѣнъ фуража полакомиться самому, а иногда и прямо пропить данный фуражъ. Тягопромышленники замѣчательно безучастны къ пускаемымъ ими въ тягу лошадямъ: рѣдко тягопромышленникъ выѣдетъ провѣдать, гдѣ и что дѣлаютъ его долго невозвращающіеся кони".

„Далѣе тяговыя лошади состоятъ въ полномъ распоряженіи погонщиковъ, которые, при всякомъ возможномъ случаѣ, обращаются съ лошадьми безчеловѣчно".

„Мы видимъ, что каждогодно между тяговыми лошадьми свирѣпствуетъ сибирская язва и что цѣлыя мѣстности наболѣе или меиѣе обширное пространство отъ водяныхъ путей и по направленію водяныхъ путей, опустошаются сибирскою язвою, и что всякія медицинскія мѣропр ятія противъ нея, повидимому, безуспѣшны".

„Въ виду всего этого логично возникнуть вопросамъ: если сибирская язва распространяется отъ водяныхъ путей и отъ конной тяги, если противъ возникшей на водяныхъ путяхъ сибирской язвы безсильна медицина, то, въ видахъ охраненія нашего скотоводства и самой жизни многихъ людей, не будетъ ли цѣлесообразиѣе вырвать зло съ корнемъ, т. е. вовсе уничтожить конную тягу, замѣнивъ ее какими-либо другими способами передвиженія судовъ. Чтобы возможно вѣрнѣе подойти къ рѣшенію этихъ, столь важныхъ вопросовъ, я полагаю, съ своей стороны, не лишнимъ бросить хотя бѣглый взглядъ на комбинацію обстоятельствъ, обусловливающихъ экономическую сторону тягового промысла на Ладожскихъ каналахъ".

„Въ экономическомъ отношеніи прежде всего оказывается, что тяговымъ промысломъ занимаются въ Новой Ладогѣ $^3/_4$ обывателей: и зажиточный, и бѣднякъ, и чиновникъ, и мѣщанинъ — съ наступленіемъ весны покупаютъ лошадей, въ виду предстоящихъ, съ открытіемъ навигаціи, тяговыхъ работъ; накупаютъ и на наличныя деньги, и въ кредитъ, часто на весьма тяжелыхъ условіяхъ; въ Ладогѣ есть тягопромышленики, держащіе по 100, 70 и 50 лошадей".

„Въ Новоладожскомъ Уѣздѣ нѣтъ деревни, изъ которой бы лошади не ходили въ тягу если не постоянно, то хотя 5—6 разъ въ навигацію. Ко времени открытія навигаціи каждогодно приходятъ въ Новую Ладогу съ лошадьми крестьяне и горожане изъ губерній Олонецкой, Новгородской и Тверской".

„Всѣхъ лошадей доставляется подъ тягу до 3,000. Среди таковыхъ-то естественныхъ и экономическихъ особенностей тягового промысла по Ладожскимъ каналамъ, здѣсь возникла сибирская язва, и къ настоящему времени стала чисто мѣстною, изъ года въ годъ повторяющеюся болѣзнью, достигающею, при малѣйшемъ увеличеніи неблагопріятныхъ обстоятельствъ, весьма большихъ размѣровъ".

„Въ видахъ, если не уничтоженія, то хотя ослабленія хода эпизоотіи сибирской язвы на Ладожскихъ каналахъ, доселѣ не предпринималось, строго говоря, ничего съ тою энергіею и настойчивостью, какихъ требуетъ это важное дѣло. Надобно замѣтить при этомъ, что эпизоотіи сибирской язвы на Ладожскихъ каналахъ (какъ и прочихъ водяныхъ путяхъ) по величинѣ развитія и по опасности всему окрестному скотоводству, уже не говоря объ опасностяхъ для самой жизни многихъ людей, далеко выходятъ изъ предѣловъ частныхъ убытковъ, предотвращать которые по либеральной экономической теоріи не должно Правительство; напротивъ, эти эпизоотіи, по моему глубокому убѣжденію, должны быть предотвращаемы государственными органами: здѣсь дѣло идетъ объ общественныхъ интересахъ, о сохраненіи жизни многихъ людей."

Начертавъ такую яркую картину неизбѣжности сибирской язвы при тяговомъ промыслѣ, указавъ даже районъ Олонецкой, Новгородской и Тверской Губерній,

куда неизбѣжно должна заноситься зараза, упомянувъ о томъ, что на водяныхъ путяхъ, противъ этого общественнаго зла, безсильна медицина и, наконецъ, поставивъ весьма раціональный, въ видахъ охраненія нашего скотоводства и самой жизни многихъ людей, вопросъ, не слѣдуетъ ли вырвать зло съ корнемъ, т. е., уничтожить конную тягу? г. Медвѣдовскій, подъ какимъ-то невѣдомымъ вліяніемъ или обаяніемъ, изъ сожалѣнія къ зажиточнымъ, бѣднякамъ и чиновникамъ, которые лишатся, можетъ быть, выгоднаго промысла и затруднятся въ пріисканіи средствъ къ жизни, въ особенности въ мало плодородныхъ губерніяхъ, дѣлается сторонникомъ процвѣтанія тяговаго промысла и, несмотря на правильную точку зрѣнія о государственныхъ обязанностяхъ охранять общественные интересы и жизнь многихъ людей, предлагаетъ паліативныя и крайне сложныя мѣры регулированія промысла посредствомъ ряда регламентацій, исполненіе которыхъ обезпечивалось бы *неослабленнымъ надзоромъ (?)*.

Неужели намъ суждено никогда не покончить съ опытами пригодности нравственной системы надзора? Казалось бы, стоитъ только оглянуться, чтобы вполнѣ убѣдиться въ непригодности такого способа контроля, въ особенности тамъ, гдѣ идетъ дѣло объ окончательномъ уничтоженіи производительности цѣлаго края и о жизни людей.

Г. Медвѣдовскій указываетъ на неплодородность губерній и не обращаетъ вниманія на то, что плодородность ихъ тѣсно связана съ успѣхами скотоводства, которому сибирская язва не помощникъ.

*

Впадая въ идиллію о предстоящей для коноводовъ трудности найти другіе промыслы, ему, повидимому, не пришло въ голову, что промыселъ этотъ вредитъ остальному населенію, въ немъ неповинному, и посягаетъ на собственность и жизнь людей. Такая логика можетъ довести до абсурда и во имя ея придется защищать грабителей и убійцъ только на томъ основаніи, что имъ трудно обратиться къ честному труду, дающему, какъ извѣстно, всему міру крайне скудныя средства.

Въ виду коммиссіи также былъ добросовѣстный и вполнѣ прекрасный трудъ И. Ѳ. Барковскаго, члена экспедиціи отъ Вольно-экономическаго и Географическаго Обществъ. (Пути и способы перевозки грузовъ съ низовыхъ пристаней рѣки Волги къ С.-Петербургу, 1868 годъ).

Почтенный авторъ говоритъ, между прочимъ:

„Во время навигаціи въ Рыбинскѣ скопляется цѣлая армія лоцмановъ и коноводовъ, ищущихъ работы, такъ, что число первыхъ доходитъ до 3,000, а вторыхъ—до 7,000 человѣкъ, при 20,000 лошадяхъ; силы эти ломаютъ по 3 по 4 путины въ лѣто отъ Рыбинска вверхъ: по р. Волгѣ — до Твери, по Тихвинской системѣ—до Сомины и по р. Шекснѣ— до Бѣлозерска. Промысломъ этимъ занимаются крестьяне Ярославской (Рыбинскаго, Пошехонскаго, Мологскаго), Тверской губ. (Корчевскаго, Тверскаго Уѣзд.) и частью Череповецкаго Уѣзда. Зимою люди эти занимаются извозомъ; народъ этотъ большею частью бѣдный; рѣдкій лоцманъ имѣетъ полный комплектъ своихъ лошадей для одного судна, а по бо̀льшей части они совсѣмъ ихъ не имѣютъ. Обыкновенно же для тяги судна комплектъ лошадей составляется наймомъ ихъ, вмѣстѣ съ коноводами, или, какъ это дѣлается по бо̀льшей части, лоцманъ нанимаетъ только коноводовъ, а для пріобрѣтенія лошадей въ Рыбинскѣ открыты ему денежныя средства у спеціально для этого образовавшагося класса опекуновъ

съ капитальцами, называемыхъ „овсянниками". Овсянники эти пріискиваютъ лоцманамъ работу у поставщиковъ, т. е. рекомендуютъ ихъ, снабжаютъ ихъ въ путину: чашками, ложками, пшеномъ, и все это дѣлается съ условіемъ, что овесъ для лошадей будетъ взятъ у овсянника и, конечно, съ накидкою рублика на четверть. До какой сильной степени развилась эта тяжелая опека, можно видѣть изъ того, что рѣдкій лоцманъ избѣгаетъ этого посредничества; потому что даже и не бѣдный, не прибѣгнувъ къ покровительству овсянника и въ тоже время не имѣя знакомыхъ поставщиковъ, рискуетъ остаться безъ работы. Въ Рыбинскѣ есть около 5 — 10 человѣкъ такихъ овсянниковъ. Профессія ихъ, какъ видно, доходная, но за то вполнѣ эксплоатируетъ коноводный промыселъ; кромѣ того, профессія эта нерискованная, потому что овсянники въ Бѣлозерскѣ содержатъ нарочныхъ агентовъ для собиранія долговъ съ лоцмановъ въ тотъ самый моментъ, когда они получаютъ отъ поставщиковъ вторую половину заработанной платы".

„На пути отъ Рыбинска до Бѣлозерска смѣнныхъ станцій нѣтъ; лошади, нанятыя въ Рыбинскѣ, проходятъ всю длину р. Шексны; на время корма и отдыха и за темнотою ночей суда останавливаются; при такомъ устройствѣ тяги смѣна заболѣвшихъ лошадей становится затруднительною. Кормятъ ихъ бѣдно; въ знойные дни и въ холодныя ночи онѣ находятся на бечевникѣ подъ открытымъ небомъ. Лошади для коноводнаго промысла выводятся на бечевникъ слабыя, чуть не калѣки, а впрочемъ, при беззащитности самаго промысла отъ эксплоататоровъ и отъ вредныхъ климатическихъ вліяній, а также при неустройствѣ бечевниковъ, какъ увидимъ ниже, кто же захочетъ пускать порядочную лошадь чуть ли не на вѣрную гибель!"

„По выходѣ изъ Рыбинска лоцмана, иногда стакнувшись съ прикащиками, отпускаютъ часть лошадей домой, отчего тяга для лошадей становится изнурительною и замедляется. Оправданіе въ этомъ случаѣ всегда готово и можно сказать, что недостающее число лошадей заболѣло; строгость же надзора, при его настоящей организаціи, положительно невозможна".

„Если мы скажемъ здѣсь, что изъ всего числа живыхъ силъ (лошадей), тянущихъ по рѣкѣ Шекснѣ суда, 50% гибнетъ непро-

изводительно въ ея бечевникахъ, то выводъ будетъ весьма снисходительный. Не мудрено, что рабочій, послѣ такого изнурительнаго и безтолковаго труда, низводящаго достоинство человѣка до уровня животнаго, пользуется всякимъ удобнымъ случаемъ, чтобы залить горе свое въ кабакѣ, которыхъ на Шекснѣ не мало".

„Что касается до сибирской язвы, то можно сказать, что она прочно поселилась на р. Шекснѣ. Вліяніе ея отражается какъ на коноводномъ способѣ доставки, такъ и на экономическомъ бытѣ при-Шекснинскаго и всего Сѣвернаго края".

„Болѣзнь эта дѣйствуетъ разрушительно преимущественно на скотину; зародышъ ея хотя и лежитъ въ мѣстныхъ климатическихъ условіяхъ, но нѣтъ сомнѣнія, что развитію ея много способствуетъ конная тяга судовъ".

„Рѣзкій переходъ отъ зимняго корма къ подножному, недостатокъ солей въ травѣ, вслѣдствіе большей или меньшей вымочки ихъ продолжительными весенними разливами, сырость, рѣзкій переходъ отъ знойнаго дня къ холодной ночи и болотныя испаренія — составляютъ, такъ сказать, мѣстныя условія, располагающія Сѣверный край къ воспріятію этой заразы; но, къ числу этихъ условій должны быть, конечно, отнесены еще условія ускорящія и, такъ сказать, содѣйствующія появленію заразы, условія, представляющія продуктъ конной тяги судовъ; а именно: извѣстно, что появленіе заразы сопровождается обыкновенно повальными падежами на бечевникахъ, при чемъ зарытіе труповъ, при огромной массѣ ихъ, производится весьма спѣшно и небрежно; вслѣдствіе этого тонкій слой земли, прикрывающій трупъ, на слѣдующую весну конечно размывается и воздухъ, такимъ образомъ, наполняется міазмами, способствующими развитію ядовитыхъ насѣкомыхъ (мухъ) и зараженію здоровыхъ животныхъ; далѣе потомъ: изнурительная работа для лошадей на неустроенныхъ бечевникахъ, совершенное отсутствіе на нихъ помѣщеній для укрытія животныхъ отъ рѣзкихъ атмоферныхъ перемѣнъ, небрежный уходъ за скотомъ и недостатокъ въ кормѣ—все это не можетъ не вліять на появленіе и усиленіе заразы; такъ что число зараженныхъ труповъ на бечевникѣ съ каждымъ годомъ увеличивается. Присутствіе такой массы тру-

повъ на бечевникахъ р. Шексны, можно сказать, сдѣлало ихъ кладбищемъ падали и гнѣздомъ яда, а при-Шекснинскій (Пошехонскій) край — главнымъ центромъ періодически повторяющихся падежей. Во время этихъ падежей р. Шексна представляетъ печальное зрѣлище: лошадиные трупы кучами валяются по берегу рѣки и зачастую спущенные въ воду уносятся теченіемъ ея въ рѣку Волгу, издавая при этомъ до того сильный запахъ, что, проѣзжая по рѣкѣ, издали чувствуется присутствіе трупа".

„Лоцмана зачастую бросаютъ суда и съ остатками сбереженныхъ лошадей бѣгутъ съ рѣки Шексны домой. Судоходство тогда останавливается на неопредѣленное время и, такимъ образомъ, будущность товара и капитала въ него затраченнаго подвергаются совершенной неизвѣстности, а выданные лоцманамъ, иногда большіе, задатки пропадаютъ. Въ 1867 г. въ половинѣ іюля, на рѣкѣ Шекснѣ, оставалось безъ движенія:

Между Рыбинскомъ и Череповцемъ. . . .	200 судовъ,
„ Череповцемъ и Ниловцами	100 „
и у Ниловецъ стояло у пороговъ около . .	700 „

Такимъ образомъ, всѣхъ судовъ стояло около 1000, и это было въ то самое время, когда спросъ на Петербургской биржѣ начиналъ сильно оживляться".

„Коноводы, ведя бродячую жизнь, не стѣсняются заболѣвшими лошадьми, бросаютъ ихъ на произволъ судьбы, а отъ павшихъ бѣгутъ какъ отъ чумы, не зарывъ ихъ. Жители деревень, лежащихъ между Бѣлозерскомъ и Рыбинскомъ, очень недружелюбно относятся къ коноводскому промыслу и бывали случаи, что они встрѣчали коноводовъ кольями и прогоняли ихъ отъ селъ".

„Уборка труповъ ложится всѣмъ бременемъ на прилегающія къ бечевнику силы и средства земства, причемъ нанимаемые для этого рабочіе очень часто сами заражаются язвою и приплачиваютъ жизнью."

„Кромѣ этого, періодически повторяющіеся падежи, похищая мѣстный скотъ, разоряютъ крестьянъ и губительно дѣйствуютъ на экономическій бытъ Сѣвернаго края; потому что скотоводство въ этомъ краѣ, въ отношеніи земледѣлія, играетъ двойную важ-

ность: какъ рабочая сила и какъ средство удобряющее почву, безъ котораго хлѣбопашество здѣсь немыслимо."

„Чтоконная тяга судовъ вліяетъ на усиленіе сибирской язвы въ пришекснинскомъ краѣ, подтвержденіемъ тому служатъ наблюденія земства Череповецкаго Уѣзда, по свѣдѣніямъ котораго средній процентъ ежегоднаго падежа въ волостяхъ, прилегающихъ къ бечевнику и дорогамъ, по которымъ лежитъ обратный путь коноводовъ, бываетъ около 21½%, а въ остальныхъ волостяхъ только 16½%, слѣдовательно разница въ 5% падаетъ на коноводный промыселъ. Здѣсь замѣтимъ, между прочимъ, что убытки земства Новгородской губерніи отъ падежа достигаютъ иногда въ годъ до 500 т. руб."

„Такимъ образомъ, о конной тягѣ между Рыбинскомъ и Бѣлозерскомъ можно сказать, что она представляется промысломъ въ высшей степени нераціональнымъ; все. что выработается, остается или въ кабакѣ, или идетъ на пополненіе павшихъ лошадей отъ сибирской язвы; остатки пользы остаются въ рукахъ „овсянниковъ", а коноводы положительно нищенствуютъ; между тѣмъ, полевое хозяйство ихъ, оставшись на попеченіи женщинъ, сильно терпитъ отъ недостатка въ рабочихъ рукахъ. На прилегающую мѣстность, промыселъ этотъ дѣйствуетъ разрушительно; а по отношенію къ доставкѣ товаровъ является онъ способомъ, въ нормальный годъ навигаціи, медленнымъ, а въ ненормальный годъ невѣрнымъ и при велиководіи даже совершенно невозможные до обнаженія бечевниковъ. 1867 годъ показалъ, что эта невозможность можетъ продолжаться иногда почти всю навигацію".

Изъ приведенныхъ словъ И. Ѳ. Барковскаго можно заключить, что коноводный промыселъ далеко не такъ выгоденъ, какъ предполагаетъ г. Медвѣдовскій, что онъ служитъ только поживою для разнаго рода эксплуататоровъ, и что промыселъ этотъ вовсе не составляетъ единственное средство пропитанія окрестныхъ жителей, иначе они не встрѣчали бы коноводовъ кольями. Одно, въ чомъ сходятся оба изслѣдователя коноводнаго промысла,

это то, что онъ является разсадникомъ сибирской язвы, разоряетъ крестьянъ и дѣйствуетъ губительно на экономическій бытъ Сѣвернаго края. Намъ остается, сверхъ того, основываясь на словахъ коммиссіи и изслѣдованіи И. Ѳ. Барковскаго указать на нравственную порчу, которую этотъ промыселъ вноситъ въ жизнь нашего народа, развивая въ немъ всѣ пороки, начиная отъ пьянства и разврата и кончая утонченнымъ мошенничествомъ и воровствомъ.

Первая коммиссія, учрежденная къ изысканію мѣръ противъ развитія сибирской язвы на рѣкѣ Шекснѣ, выводъ свой объ уничтоженіи коноводнаго промысла основала на слѣдующемъ заявленіи Череповецкой земской управы и городского головы И. А. Милютина.

„Страждущіе отъ сибирской язвы вызваны необходимостію, сказать о средствахъ огражденія самихъ себя и своихъ имуществъ противъ этого бѣдствія. Отъ сосѣдства бечевника, люди мрутъ, страждетъ сельскій обыватель. Конная тяга является, для Череповецскаго уѣзда, источникомъ развитія сибирской язвы. Представители Земства обязаны заявить, что сибирская язва доведетъ ихъ уѣздъ до раззоренія. Череповецской Уѣздъ, въ бойкіе годы, заработываетъ конною тягою до 18,600 р., а теряетъ отъ сибирской язвы до 37,000; этотъ балансъ настолько выразителенъ, что конная тяга, какъ промыселъ, должна выслушать свой смертный приговоръ. Если конную тягу невозможно уничтожить сейчасъ, то Земство готово терпѣть два, три, четыре года, въ надеждѣ, что, наконецъ, съ него снимутъ обязанность могильщиковъ. Въ пятый разъ, Земство обязано представлять Земскому Собранію отчетъ по потерямъ отъ сибирской язвы, въ пятый разъ съ открытія земскихъ учрежденій, оно подводитъ итоги убытковъ отъ сибирской язвы. При отсутствіи дѣйствительныхъ мѣръ къ поправленію этого положенія, Земство подведетъ итоги своего положенія въ шестой разъ, седьмой и т. д.,

доколѣ хватитъ силъ, для поддержанія собственнаго существованія, а потомъ скажетъ: дайте хлѣба! Тогда уже явится потребность для учрежденія коммиссіи, не о мѣрахъ къ предупрежденію развитія сибирской язвы, а коммиссіи о голодающихъ въ пришекснинскихъ уѣздахъ".

Нужны ли еще болѣе сильныя доказательства въ пользу уничтоженія коноводнаго промысла?

Коммиссія объ улучшеніи Маріинской системы, безъ всякаго сомнѣнія, не могла не обратить вниманія на приведенныя нами выписки, яркими красками очерчивающими положеніе коноводнаго промысла, а потому, сдѣланное ею заключеніе, грѣшитъ противъ цѣли ея назначенія.

Оставлять губительный промыселъ только потому, что для уничтоженія его потребуются гидротехническія работы, къ производству которыхъ еще не приступлено или по неизвѣстности о томъ, будетъ ли къ нимъ приступлено по прошествіи отдаленнаго времени, намъ кажется аргументаціею не совсѣмъ уважительною, тѣмъ болѣе, что въ заключеніи этомъ нѣтъ строгой послѣдовательности; такъ, напримѣръ, первый аргументъ о томъ, что къ работамъ не приступлено, не отрицаетъ возможности ихъ производства; что же касается до второго аргумента о неизвѣстности, могутъ ли работы эти быть выполнены въ отдаленномъ будущемъ, то мы напрасно искали въ отчотѣ коммиссіи какихъ бы то ни было данныхъ, въ оправданіе такого пессимическаго воззрѣнія. Напротивъ, коммиссія имѣла въ виду слѣдующіе факты: вопервыхъ, заявленіе Коммерціи Совѣтника Овсянникова, который, между прочимъ, высказалъ слѣдующія, вполнѣ здравыя мысли:

„Въ разсмотрѣніе технической и инженерной части я не могу входить—говоритъ онъ—но какъ купецъ, знаю изъ опыта, что можетъ удешевить доставку товаровъ. Удешевленіе это, разумѣется, должно повліять на нашу внутреннюю и заграничную торговлю. А потому на рѣкѣ Шекснѣ нужно сдѣлать радикальныя сооруженія.

„Могу положительно сказать, что Маріинская система есть система государственная; она нетолько можетъ вліять на удешевленіе жизненныхъ припасовъ, особенно хлѣбныхъ, въ Петербургѣ и его окрестностяхъ, но даже имѣетъ огромное значеніе во внѣшней торговлѣ, т. е., при улучшеніи Маріинской системы товары могутъ привозиться скорѣе и дешевле, слѣдовательно, купить ихъ будетъ доступнѣе иностраннымъ домамъ на всѣхъ европейскихъ рынкахъ, а тѣмъ самымъ будутъ поддерживаться наши государственные фонды; а потому, если наше Правительство даетъ гарантію на десятки и сотни милліоновъ по устройству желѣзныхъ дорогъ, то неужели оно затруднится отпустить для радикальнаго улучшенія рѣки Шексны и Маріинской системы отъ 5 до 6 милліоновъ рублей. Такіе расходы можно покрыть въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. Сборъ съ пуда 2-хъ, 3-хъ и 4-хъ копеекъ съ провозимой по этой системѣ клади не составитъ никакого обремененія торговцамъ, даже не долженъ увеличить существующей цѣны на фрахтъ, который отъ скораго прохода судовъ долженъ значительно удешевиться. Въ примѣръ улучшенія водяного пути привожу Ново-Ладожскій каналъ, называемый каналомъ Александра II. Препятствія на старомъ каналѣ были таковы, что отъ Новой-Ладоги до г. Шлиссельбурга суда проходили отъ 25 до 30 дней, а иногда и болѣе. По открытіи же этого новаго канала, суда идутъ вмѣсто 30 или 25 дней—всего только два-три дня“.

„Почему же правительству не обратить вниманія на улучшеніе рѣки Шексны и вообще Маріинской системы. Я не вхожу въ сужденіе: кому слѣдуетъ предоставить производство улучшеній на этомъ государственномъ пути — инженерамъ ли вѣдомства Путей Сообщенія, или частной компаніи? — Я только заявляю о необходимости сдѣлать, по вышеобъясненнымъ причинамъ, коренное улучшеніе на этомъ пути, по которому провозятся всѣ

товары съ Волжскаго бассейна, слѣдовательно, безъ преувеличенія, Маріинскую систему можно назвать системой государственной, и неужели на необходимое, радикальное ея улучшеніе, Правительство можетъ смотрѣть равнодушно?

Не ясно ли, что заявленіе о готовности купечества платить сборъ въ 2, 3 и 4 коп. съ пуда грузовъ на улучшеніе системы, могло бы послужить основаніемъ къ разработкѣ финансоваго вопроса, на которомъ, повидимому, и основался пессимическій взглядъ коммиссіи.

Также точно, послѣ приведенныхъ словъ г. Овсянникова о государственномъ значеніи системы и сдѣланнаго имъ сравненія правъ ея на покровительство съ правами желѣзныхъ дорогъ, которыя пользуются правительственными гарантіями, казалось бы, нельзя было сомнѣваться въ возможности осуществленія тѣхъ работъ, къ которымъ отнеслась коммиссія съ недовѣріемъ.

Намъ остается предположить, что коммиссія не дала вѣры словамъ г. Овсянникова только въ предвидѣніи того, что Рыбинскій биржевой комитетъ возстанетъ противу права всякаго коммерсанта, говорить правду, не будучи на то формально уполномоченнымъ отъ купечества.

Въ докладѣ, представленномъ Инженерами - Техниками, сказано:

„Такимъ образомъ, даже при будущихъ предполагаемыхъ въ Маріинской системѣ улучшеніяхъ, живая сила людей и лошадей можетъ быть замѣнена механическою, т. е. пароходами и туерами, въ слѣдующихъ мѣстахъ: а) по рѣкѣ Шекснѣ, б) по части р. Ковжи отъ Бѣлозерскаго канала до шлюза св. Константина и по р. Свири. Въ остальныхъ же частяхъ системы, должна остаться конная тяга, до пріисканія и введенія въ употребленіе другого способа механической тракціи, примѣненной

къ каналамъ. Здѣсь не лишне сказать, что туерное движеніе въ каналахъ болѣе примѣнимо, чѣмъ обыкновенное буксирное пароходство, потому что туера, при движеніи по цѣпи, производятъ менѣе волненія, чѣмъ колеса парохода; потому движеніе туеровъ не будетъ столь разрушительно для береговъ канала и засоренія его дна. Всѣ эти роды тракціи могутъ быть введены только постепенно, сами собою, т. е. когда достигнутъ такого развитія, что цѣнность ихъ для доставителя кладей не будетъ дороже конной тяги, а между тѣмъ будетъ удобнѣе и скорѣе".

Откуда же взялась положительная увѣренность коммиссіи въ томъ, что предполагаемымъ улучшеніямъ не суждено осуществиться, даже въ далекомъ будущемъ, мы рѣшительно недоумѣваемъ, тѣмъ болѣе, что въ виду коммиссіи было заявленіе о томъ, что необходимость подобнаго рода улучшеній для р. Шексны сознается вполнѣ, какъ мѣстною администраціею, такъ и Министерствомъ, еще съ 1847 года, и что многіе проекты и смѣты уже составлены.

Между тѣмъ, обращаясь къ тому же докладу Инженеровъ-Техниковъ, мы видимъ, что сравнительно ничтожными работами, произведенными на р. Шекснѣ, облегченъ ходъ грузныхъ судовъ за паровыми двигателями по всей рѣкѣ, исключая мелководныхъ годовъ и спада водъ къ концу навигаціи, и что даже и это послѣднее препятствіе отстранится шлюзованіемъ р. Шексны. Конечно, одинъ изъ экспертовъ коммиссіи, г. Журавлевъ, докторально заявилъ, что по его соображеніямъ Бѣлоозеро не можетъ питать Шексны на томъ основаніи, что въ 1826 году пили чай на столикахъ, поставленныхъ на дно рѣки; но такія техническія соображенія почтеннаго эксперта хотя и весьма остроумны, но лишены научныхъ основаній и не должны

были, по нашему крайнему разумѣнію, поколебать вѣру къ показаніямъ гг. Инженеровъ.

Изъ того же доклада Инженеровъ-Техниковъ, мы видимъ, что паровое движеніе въ теченіи двухъ навигацій завоевало себѣ, даже при неустройствѣ системы и при свободной конкуренціи конной тяги, весьма почетную цифру участія въ судоходствѣ (изъ 3,000 судовъ отъ Рыбинска до Бѣлозерскаго канала половину). При этомъ, нельзя не замѣтить, что при средней стоимости двухсмѣнной тяги въ 1867 году 13½ коп., а въ 1868 году 16 коп. съ пуда, буксированіе паровою силою обходилось въ 1867 году до 16¾ коп., а въ 1868 до 17⅓ коп. съ пуда *).

Если паровое движеніе, несмотря на неприспособленіе двигателей и на значительно высшую стоимость фрахта, предпочиталось конной тягѣ, то не можетъ ли это служить явнымъ доказательствомъ, что коноводство доживаетъ свой вѣкъ. Если же обратить вниманіе на замѣчаніе гг. Техниковъ о томъ, что общее возвышеніе цѣнъ за перевозку грузовъ въ послѣднее время, при улучшеніи системы, происходитъ не отъ встрѣчаемыхъ затрудненій въ пути, а отъ общаго вздорожанія рабочей силы и продовольствія чуть ли не на 50%, и если принять въ соображеніе желательное развитіе судоходства, а, слѣдовательно, и увеличеніе запроса на живую силу, то окажется, что принимать искуственныя мѣры къ поддержанію отжи-

*) Смотри таблицу, приложенную къ извлеченію изъ доклада Техниковъ. Приложеніе I-е.

вающаго промысла совершенно не раціонально и вредно въ экономическомъ отношеніи, не говоря уже о томъ значеніи коноводства, которое, какъ намъ кажется, достаточно выяснилось приведенными нами цитатами.

Если коммиссія признала невозможнымъ ходатайствовать объ уничтоженіи конной тяги и даже о назначеніи срока ея существованія, на томъ основаніи, что горизонтъ воды на Шекснѣ не всегда находится на такой высотѣ, при которой возможно судоходство безъ конной тяги и выразила сомнѣніе въ возможности когда-либо достигнуть этой высоты посредствомъ гидротехническихъ работъ, то намъ кажется страннымъ второе положеніе: „Выразить окончательное убѣжденіе въ необходимости безотлагательнаго, радикальнаго улучшенія бечевниковъ и вообще всей Маріинской системы, согласно представленному Инженерами-Техниками докладу". Изъ доклада можно видѣть *), что коммиссіею бечевники въ 1868 году найдены въ возможно удовлетворительномъ состояніи, что часть бечевниковъ, устроенныхъ въ 1866, 67 и 68-мъ годахъ, представляетъ вполнѣ удобный и хорошій путь для тяги, что хотя на 316-ти верстахъ бечевникъ Шексны, затопляемый на весьма короткое время водою, и представляетъ затруднительный путь для лошадей, но онъ скоро просыхаетъ; что исправленіе бечевниковъ на 20-ти топкихъ верстахъ, на 83-хъ верстахъ отъ впаденія р. Ковжи до Бѣлозерскаго канала и на 17-ти верстахъ въ порогахъ отъ Ниловицъ до Иванова Бора, должно было

*) Приложеніе I.

окончиться въ 1869 году, и что для будущаго постоянно исправнаго состоянія бечевниковъ нѣтъ надобности устраивать искуственный бечевникъ на остальной части р. Шексны.

Затѣмъ, въ томъ же докладѣ, съ одной стороны, упоминается о томъ, что устройство второго бечевника по всему протяженію Шексны принесло бы пользу судоходству (слѣдовало бы сказать коноводству), а съ другой стороны—положительно выражается необходимость шлюзованія Шексны, съ цѣлью возвышенія горизонта воды, допускающаго употребленіе паровыхъ двигателей, что сознается, какъ мѣстною администраціею, такъ и Министерствомъ Путей Сообщенія.

Такимъ образомъ, докладъ заключалъ въ себѣ не болѣе, какъ матеріалъ для изслѣдованія о наивыгоднѣйшемъ способѣ улучшенія Маріинской системы. Коммиссія, повидимому, не обратила на то вниманія и не вошла въ надлежащей разборъ представляемыхъ въ немъ комбинацій, а рѣшила огульно и безъ всякаго изслѣдованія принять всѣ предлагаемыя въ немъ проекты улучшеній. Между тѣмъ, для достиженія цѣли коммиссіи представлялись два пути, рѣзко между собою отличающіеся. Признавъ, вмѣстѣ съ г. Журавлевымъ, невозможность возвышенія горизонта воды, необходимаго для парового движенія, обратить все вниманіе на санитарныя условія коноводнаго промысла, и для этой цѣли недовольствоваться показаніями доклада о сносномъ состояніи бечевниковъ, о ненадобности ихъ возвышенія, о возможности оставить на нихъ естественный грунтъ и т. под., а потребо-

вать радикальнаго ихъ устройства по обѣимъ берегамъ Маріинской системы; или, признавъ вмѣстѣ съ Инженерами возможность существованія паровыхъ двигателей, слѣдовательно, и возможность уничтоженія коноводнаго промысла, слѣдовало ли выражать *убѣжденіе*, и притомъ *окончательное*, въ необходимости безотлагательнаго радикальнаго улучшенія бечевниковъ?

По нашему мнѣнію, въ данномъ случаѣ, всякое улучшеніе бечевниковъ послужитъ къ искуственному поддержанію этого промысла и отдалитъ желаемое введеніе паровыхъ двигателей.

Неужели, для созиданія такой искуственной конкуренціи въ пользу промысла, разорительнаго и бѣдственнаго для народнаго богатства и здравія, Государство должно жертвовать еще значительные капиталы? Мы знаемъ, что въ разцѣночной вѣдомости стоимости работъ по усовершенствованію Маріинской системы, приложенной къ технической запискѣ, составленной въ учрежденномъ по Высочайшему повелѣнію комитетѣ, издержка, предполагаемая на улучшеніе бечевниковъ, доходитъ до 2,200,000 руб. Намъ кажется, что, въ виду такой значительной суммы и для раціональнаго рѣшенія вопроса, слѣдовало бы, взвѣсивъ выгоды, предоставляемыя конною тягою и паровыми двигателями, остановиться на томъ или другомъ способѣ провода судовъ и, затѣмъ, относить къ нему уже всѣ проекты улучшеній.

Еслибы былъ избранъ способъ паровыхъ двигателей, что кажется по существу дѣла неизбѣжнымъ, то спрашивается, не достаточно ли будетъ только поддерживать

бечевники въ настоящемъ ихъ положеніи, вмѣсто того, чтобы затратить громадную сумму для того только, чтобы впослѣдствіи, при уничтоженіи тяги, забросить всѣ произведенныя работы, какъ безполезныя?

Мы увѣрены, что въ предстоящемъ устройствѣ Маріинской системы, два мильйона рублей, употребленные въ видахъ преслѣдуемой цѣли, принесутъ не мало дѣйствительной пользы.

ГЛАВА II.

Что разумѣютъ подъ свободою плаванія: С.-Петербургское биржевое купечество, докладчикъ Общества для Содѣйствія Промышленности и Торговлѣ и Рыбинское биржевое купечество. — Взгляды на отношеніе Маріинской системы къ купечеству и судопромышленникамъ. — Неправильное примѣненіе статей 434-й т. X и ст. 82 и 87 Устава Пут. Сообщ. — На правѣ пользованія можетъ ли быть построено право купечества на распоряженіе Маріинскою системою?—Казуистическіе доводы о признаніи Маріинской системы общественною собственностью.—Примѣръ подобной казуистики во Франціи, основанной на Римскомъ правѣ.—Законъ 22 ноября 1790 года.—Частная компанія какъ procurator in rem suam не нарушаетъ правъ государственнаго владѣнія.—Первые концессіонеры во Франціи.—Наше законодательство признаетъ ли принципъ отдачи водныхъ сообщеній въ пользованіе частныхъ лицъ и компаній?—Заключеніе.

Первый поводъ къ возбужденію вопроса о свободномъ плаваніи принадлежитъ С.-Петербургскому биржевому купечеству, которое протестъ свой, отъ 22-го февраля 1870 года, основываетъ на томъ, что при частномъ управленіи Маріинскою системою, право *свободнаго плаванія* нарушится невозможностію многочисленному классу судовщиковъ состязаться съ компаніею.

*

Затѣмъ, сознавая вполнѣ неотлагательную надобность къ улучшенію системы, С.-Петербургское биржевое купечество предлагаетъ свое согласіе на 1/4 и даже 1/2-процентный сборъ, если Правительство оставитъ казенное управленіе системою. Если же это не сочтено будетъ возможнымъ, то проситъ передать устройство выборнымъ лицамъ С.-Петербургскаго биржевого купечества.

Докладчикъ Общества для Содѣйствія Промышленности и Торговлѣ, свободу плаванія выводитъ изъ слѣдующихъ соображеній:

Во 1-хъ: Правительство, руководствуясь преимущественно общими государственными нуждами, можетъ содержать путь, не только безъ прямыхъ выгодъ, но даже съ постоянными затратами большихъ капиталовъ. Въ нашихъ водяныхъ системахъ эта *выгода* (?) особенно рѣзко выставляется на видъ. Долгое время въ Россіи, всѣ водяныя системы считались *совершенно свободными и на нихъ не взималось никакихъ сборовъ*.

Во 2-хъ: Въ управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія графа Клейнмихеля, по ходатайству товароотправителей, опредѣлено взимать съ проходящихъ судовъ по системамъ, за весь ихъ путь 1/4% со стоимости грузовъ на улучшеніе водяныхъ путей, до тѣхъ поръ, пока въ этомъ будетъ необходимость.

Въ 3-хъ: Сборъ этотъ покрывалъ только 1/5 правительственныхъ ежегодныхъ расходовъ на водяныя системы.

Въ 4-хъ: Взглядъ Правительства, относительно необ-

ходимости содержать водяной путь *на свой счетъ, согласно требованіямъ политической экономіи* нѣсколько измѣнился.

По словамъ протеста Рыбинскаго биржевого купечества, право *свободнаго плаванія*, предоставленное закономъ всѣмъ безъ различія, при учрежденіи частной компаніи должно будетъ нарушиться, многочисленный классъ судовщиковъ будетъ уничтоженъ, не будучи въ состояніи конкурировать съ сильною компаніею, стремящеюся къ захвату этой промышленности въ свои руки. Компанія будетъ дѣлать все, что ей угодно и всегда найдетъ средство обойти сдѣланный договоръ.

На сихъ основаніяхъ купечество проситъ, Биржевой комитетъ, довести о семъ до свѣдѣнія господъ Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Финансовъ, Юстиціи и г. Шефа жандармовъ, дабы всеподданнѣйше доложено было Государю Императору, что учредительство совершенно вредно и разорительно для всей страны и ходатайствовать, чтобы право *свободнаго плаванія* по водянымъ путямъ Имперіи, предоставленное всѣмъ вѣрноподданнымъ Его Величества Государя Императора, законами, изложенными въ Сводѣ законовъ въ т. X час. 1. ст. 434, т. XII ст. 82, осталось неприкосновеннымъ, ненарушеннымъ и свободнымъ.

Далѣе рыбинское купечество повторяетъ заявленіе С.-Петербургскаго биржевого комитета о желаніи жертвовать $1/4$ или $1/2\%$ сборъ или о передачѣ устройства системы выборнымъ отъ купечества.

Въ соображеніяхъ по вопросу о неказенномъ завѣды-

ваніи устройствомъ и управленіемъ Маріинскою системою, приложенныхъ къ мнѣнію коммиссіи С.-Петербургскаго биржеваго купечества о мѣрахъ къ улучшенію условій судоходства по Маріинской системѣ не упоминается о взглядѣ коммиссіи на свободу плаванія, но „неудобства примѣненія акціонернаго элемента къ производству улучшеній Маріинской системы и къ завѣдыванію оною, послужили большинству С.-Петербургскаго биржевого купечества основаніемъ отдать преимущество предъ акціонернымъ казенному завѣдыванію, какъ устройствомъ, такъ и управленіемъ системы, при чемъ для финансовой стороны дѣла полагалось возможнымъ, если бы принятіе потребныхъ на улучшеніе системы расходовъ на счетъ Государственнаго Казначейства было признано неудобнымъ, осуществить желаемыя улучшенія на началалъ, на какихъ былъ сооруженъ каналъ Императора Александра II, т. е. съ производствомъ работъ Министерствомъ Путей Сообщенія на средства, которыя могли бы быть отпущены правительствомъ заимообразно и имѣли бы быть погашеамы сборомъ съ судоходства по улучшенному пути“.

„Но за всѣмъ тѣмъ, въ случаѣ, если Министерство Путей Сообщенія пожелало бы, какъ производство улучшенія пути, такъ и самое онымъ завѣдываніе передать изъ своего вѣдѣнія и если потребный на улучшеніе системы капиталъ нельзя было бы образовать чрезъ ссуду отъ Правительства, то и тогда едва ли можетъ быть какое-либо основаніе исполненія этихъ обоихъ родовъ дѣятельности, столь тѣсно связанныхъ съ самыми суще-

ственными интересами торговли и промышленности, передать въ руки представителей частныхъ акціонерныхъ интересовъ, когда есть возможность поручить эти важныя обязанности *представительству общихъ интересовъ торговли и судопромышленности.*"

Если нельзя потребный на улучшеніе капиталъ образовать черезъ ссуду отъ Правительства, то въ соображеніяхъ биржевого купечества „для образованія капитала, потребнаго на прозводство улучшеній, испрашивается отъ Правительства право выпуска облигацій, способомъ, одобреннымъ Министерствомъ Финансовъ и подъ наблюденіемъ сего послѣдняго, при Правительственной гарантіи, какъ займа, такъ и процентовъ и погашенія. Выпускъ облигацій производится по мѣрѣ потребности".

„Но, такъ какъ система облигацій требуетъ имущественной гарантіи, то хотя вся Маріинская система не перестаетъ быть государственнымъ имуществомъ и поступаетъ лишь въ завѣдываніе управленія, но она можетъ служить формальнымъ обезпеченіемъ вѣрнаго платежа процентовъ и погашенія занятыхъ на сей предметъ капиталовъ".

Изъ всѣхъ приведенныхъ нами соображеній, отношеніе Маріинской системы къ купечеству и судопромышникамъ опредѣляется слѣдующими положеніями:

Во 1-хъ. Подъ *свободнымъ плаваніемъ* С.-Петербургское и Рыбинское купечество подразумѣваютъ установленную доселѣ систему управленія водяными путями и нарушеніемъ *свободы плаванія* считаютъ всякое право

аспоряженія Правительства, несогласное съ его интересами (напр. учрежденіе частной компаніи).

Во 2-хъ. Тоже купечество полагаетъ, что сборы на улучшеніе судоходства не нарушаютъ *свободы плаванія* только тогда, когда они установлены подобно $^1/_4$ и $^1/_2$% сбору съ согласія грузоотправителей и судопромышленниковъ.

И въ 3-хъ. Коммиссія при С.-Петербургскомъ Биржевомъ комитетѣ утверждаетъ, что *свободное плаваніе* можетъ быть достигнуто лишь съ передачею Маріинской системы въ управленіе *представительства общихъ интересовъ торговли и судопромышлености*. Такое смѣшеніе юридическихъ, финансовыхъ и экономическихъ понятій, естественнымъ образомъ,! крайне затемняетъ вопросъ, а потому постараемся разобрать его со всѣхъ указанныхъ нами сторонъ.

Первымъ, въ юридическомъ отношеніи, вопросомъ, является изслѣдованіе объ имущественномъ правѣ владѣнія Маріинскою системою и о вытекающихъ изъ означеннаго права юридическихъ отношеній судопромышленниковъ и грузоотправителей къ Правительству и сего послѣдняго къ акціонерному обществу.

Недоумѣніе въ этомъ вопросѣ вызывается неправильнымъ примѣненіемъ прямого смысла ст. 434 Свода Гражд. Закон. т. X и ст. 82 Устава Путей Сообщенія, по коимъ право пользоваться водяными сообщеніями предоставлено всѣмъ россійскимъ подданнымъ безъ изъятія и ст. 87 Устава Путей Сообщенія, по примѣчанію къ коей увеличеніе сбора на улучшеніе водяныхъ сообщеній поставлено въ соглашеніе съ купечествомъ.

Въ статьѣ 434 Свода Гражд. Зак. Т. X. гл. 1 сказано: „Право прохода и проѣзда по большимъ дорогамъ и по водянымъ сообщеніямъ составляетъ общее пользованіе всѣхъ безъ изъятія. Владѣльцы земель, черезъ которыя большія дороги пролегаютъ, не должны препятствовать никакимъ образомъ проходу и проѣзду по онымъ.“

Въ ст. 82-й Устава Путей Сообщенія сказано: „Право судоходства по рѣкамъ и каналамъ предоставляется всѣмъ сословіямъ россійскихъ подданныхъ безъ различія“.

Право это опредѣлено ст. 83-ю того же устава, въ коей сказано:

„Право судоходства состоитъ *единственно въ дозволеніи строить, покупать или нанимать рѣчныя суда для перевозки товаровъ и другихъ грузовъ.*

Изъ приведенныхъ статей хотя и видно, что право пользованія водами не можетъ быть оспариваемо; но ясно, что праву этому придается несоотвѣтствующее значеніе, а именно:

По гражданскому праву пользованіе (jus utendi) составляетъ одну изъ нераздѣльныхъ категорій полнаго права собственности, владѣть, пользоваться и распоряжаться. Но, такъ какъ нераздѣльность упомянутыхъ правъ въ одномъ юридическомъ лицѣ не проведена въ текстѣ ст. 420 Свода Гражданскихъ Законовъ *), то вѣ-

*) Ст. 420. Кто, бывъ первымъ пріобрѣтателемъ имущества, по законному укрѣпленію его въ частную принадлежность, получилъ

роятно, что таковое упущеніе въ кодификаціи и подало поводъ коммисіи Биржевого комитета къ предположенію, что на одномъ правѣ пользованія, коль скоро Правительство не желаетъ управлять Маріинскою системою, можетъ быть построено другое право купечества и судопромышленниковъ на преимущественное передъ частными лицами распоряженіе Маріинскою системою. Ложность постройки такой аргументаціи уничтожается рѣшеніемъ гражданскаго Кассаціоннаго Департамента 1868 года № 25, по коему только соединеніе всѣхъ упомянутыхъ правъ составляетъ полное право собственности и, затѣмъ, каждое выдѣляемое изъ него ограниченіе въ пользу другихъ лицъ опредѣляется установляемымъ актомъ.

Въ настоящемъ случаѣ, право пользованія опредѣлено закономъ и далѣе этого права не могутъ простираться никакія притязанія на распоряженіе и владѣніе водяными сообщеніями. Слѣдовательно, законное право купечества и судопромышленниковъ не нарушается *никакимъ распоряженіемъ Правительства относительно способовъ управленія системою* и остается въ предѣлахъ ст. 434 Свода Гражд. Законовъ и ст. 82 и 83 Строительнаго Устава.

Преслѣдуя далѣе свои юридическіе доводы, коммис-

власть, въ порядкѣ, гражданскими законами установленномъ, исключительно и независимо отъ лица посторонняго владѣть, пользоваться и распоряжать онымъ вѣчно и потомственно, доколѣ не передастъ сей власти другому, или кому власть сія отъ перваго ея пріобрѣтателя дошла непосредственно или чрезъ послѣдующія законныя передачи и укрѣпленія: тотъ имѣетъ на сіе имущество *право собственности.*

сія Биржевого комитета, имѣя въ виду установленное финансовымъ правомъ правило, что облигаціи могутъ быть выпускаемы лишь подъ обезпеченіе имуществомъ, считаетъ возможнымъ, оставляя Маріинскую систему государственнымъ имуществомъ, располагать имъ какъ собственностію общества грузоотправителей и судопромышленниковъ, предоставляя себѣ право обратить его въ формальное обезпеченіе вѣрнаго платежа процентовъ и погашенія занятыхъ капиталовъ (?).

Кажущаяся съ перваго взгляда несообразность подобной комбинаціи имѣетъ свою казуистическую сторону, раскрыть которую, во избѣжаніи послѣдующихъ недоумѣній, мы считаемъ, своею обязанностью. Поводъ къ этой фальшивой казуистикѣ представляетъ сопоставленіе ст. 406 Св. Граж. Законовъ *), по коей къ государственнымъ имуществамъ, между прочими, отнесены безраздѣльно: озера, судоходныя рѣки, берега, оброчныя статьи, заводы и даже движимыя имущества, съ примѣчаніемъ къ той же статьѣ, въ которой сказано: „Имуще-

*) Ст. 406. Всѣ имущества, не принадлежащія никому въ особенности, то есть, ни частнымъ лицамъ, ни сословіямъ лицъ, ни дворцовому вѣдомству, ни удѣламъ, ни установленіямъ, принадлежатъ къ составу имуществъ *государственныхъ*. Таковы суть: казенныя земли, населенныя и ненаселенныя, пустопорожнія и дикія поля, лѣса, оброчныя статьи, морскіе берега, озера, судоходныя рѣки и ихъ берега, большія дороги, зданія, какъ публичныя, такъ и казенныя, заводы и другія тому подобныя, также и движимыя имущества, къ нимъ принадлежащія.

Примѣчаніе. Имущества государственныя, поколику они состоятъ въ вѣдомствѣ казны, именуются также казенными.

ства государственныя, поколику они состоятъ въ вѣдомствѣ казны, именуются также казенными".

— Всѣмъ извѣстно, скажутъ казуисты общества грузоотправителей и судопромышленниковъ, что между государственными имуществами, поименованными въ статьѣ 406-й Гражданскихъ Законовъ, существуетъ громадное различіе не только по значенію ихъ въ государственномъ отношеніи, но даже и относительно способовъ управленія ими. Примѣчаніе къ этой статьѣ не ясно ли указываетъ, что имущества эти именуются казенными только до тѣхъ поръ, пока они состоятъ въ вѣдомствѣ казны, слѣдовательно тѣ, кои отчуждены, перестаютъ быть казенными. А такъ какъ отчужденіе имуществъ, какъ напр. озеръ, рѣкъ, большихъ дорогъ, невозможно въ частныя руки, то ясно, что имущества эти могутъ быть переданы только въ общественное пользованіе и, переставая быть казенными, они хотя и сохраняютъ названіе Государственныхъ, но составляютъ собственность общественную, которая и можетъ служить обезпеченіемъ для казны, въ смыслѣ Государственнаго Казначейства.

Замѣчательно, что примѣръ подобной ложной казуистики, вызванной смѣшеніемъ понятій о государственномъ и общественномъ владѣніи, встрѣчался уже и по поводу французскаго гражданскаго кодекса (ст. 537 и 538), съ тою только разницею, что въ нашемъ законѣ оба рода имущества подведены подъ категорію *государственныхъ*, а во французскомъ они названы *общественными*. Первое наименованіе заимствовано нами изъ Германскаго права, принятаго въ немъ при уничто-

женіи феодальныхъ правъ бароновъ, для болѣе рѣзкаго отличія отъ частнаго владѣнія, а второе, взято французами изъ Римскаго права, такъ какъ въ Институтахъ Юстиніана сказано: „По естественному праву, къ общественному пользованію всѣхъ, принадлежатъ воздухъ, текучія воды, моря и потому же морскіе берега“ *).

Эта неясность французскаго законодательства потребовала разъясненія и вызвала законъ 22-го ноября 1790 года, по коему къ имуществамъ *общественнымъ* относятся всѣ тѣ, кои не принадлежатъ частной собственности и которые, на семъ основаніи, составляя предметъ публичнаго и общественнаго пользованія, не могутъ быть отчуждаемы ни продажею, ни земскою давностью; къ имуществамъ же *государственнымъ* принадлежатъ тѣ, которыми владѣетъ казна, какъ юридическое лицо, на общемъ правѣ частнаго владѣнія.

Въ нашемъ законодательствѣ въ ст. 414 **) названіе общественныхъ имуществъ присвоено имуществомъ со-

---

*) Et quidem naturali jure communia sunt omnia haec: aer, aqua profluens et mare et per hoc litora maris (Lib II. titul: 151—5).

**) 414. Имущества *общественныя* суть:

1) Имущества, дворянскимъ обществамъ принадлежащія, каковы суть: домы Дворянскихъ Собраній и т. п. Т. IX, ст. 107.

2) Имущества, городскимъ обществамъ принадлежащія, каковы суть: городскія земли, лѣса, мельницы и другія угодья, какъ внутри города, такъ и внѣ онаго, отведенныя городамъ; выгоны и городскіе доходы. Т. VIII, ч. 1, У. Л., ст. 1342; Т. IX, ст. 504, п. 1, 512—523; Т. XII, ч. 2, У. Г. С. Х., ст. 30.

3) Имущества, къ казеннымъ селеніямъ отведенныя, каковы суть: земли и угодья, какимъ бы образомъ онѣ въ началѣ ни были пріо-

словнымъ, городскимъ и земскимъ, а потому примѣчаніе къ ст. 406 указываетъ на то, что водяные пути сообщенія должны быть причислены къ государственнымъ и что другія имущества, которыми владѣетъ казна на правѣ частной собственности, должны называться казенными.

Французское законодательство, признавая невозможность отчужденія общественныхъ имуществъ и сохраняя за ними имущественное право Государства (sui generis), тѣмъ не менѣе предоставляетъ правительственнымъ органамъ, въ управленіи коихъ такія имущества состоятъ, въ видахъ общественной пользы, передавать право на распоряженія ими и на извлеченія изъ нихъ доходовъ (droit de péage) частнымъ лицамъ въ предѣлахъ, ограниченныхъ условіями концессій, подлежащихъ утвержденію главы Государства.

Такимъ образомъ, вопреки мнѣнію Биржевого купечества и докладчика Общества для Содѣйствія Промышлености и Торговлѣ, частная компанія не нарушаетъ правъ общественныхъ (у насъ государственныхъ), а является какъ уполномоченная Правительствомъ (procurator in rem suam) для достиженія цѣлей общественной пользы.

Первые концессіонеры во Франціи, для устройства водныхъ сообщеній, были даже привлекаемы Правительствомъ предоставляемыми имъ привилегіями на дворянство. Та-

---

брѣтены, по прежнимъ ли дачамъ и крѣпостямъ, или отведены отъ казны для водворенія и надѣленія поселянъ. Ст. 515; Т. IX, ст. 669, 670, 919, 1331, 1422.

4) (Прод. 63 г.). — Имущества, пріобрѣтенныя въ собственность обществами крестьянъ, вышедшихъ изъ крѣпостной зависимости.

кой способъ былъ въ ходу, начиная съ Лудовика XIII и до Лудовика XVI, т. е. до появленія системы демократизаціи капиталовъ посредствомъ образованія акціонерныхъ компаній, которыми съ тѣхъ поръ пользовалось французское правительство для привлеченія капиталовъ къ предпріятіямъ общественной пользы.

Наше законодательство не только непротиворѣчитъ вышеприведеннымъ основаніямъ, но заключаетъ въ себѣ даже положительныя тому подтвержденія, такъ, напримѣръ: Указомъ Императора Петра I, отъ 26 іюня 1719 года (№ 33,397 ПС. З.), повелѣно Вышневолоцкій каналъ отдать въ содержаніе новгородцу Сердюкову, возведенному при томъ въ дворянское достоинство *).

Если, затѣмъ, Правительство наше, къ сожалѣнію, не могло, по особымъ условіямъ нашего финансоваго и экономическаго быта, прибѣгать впослѣдствіи къ частной предпріимчивости для устройства водяныхъ сообщеній, то, всетаки, нельзя не замѣтить, что оно постоянно имѣло въ виду этотъ *способъ привлеченія капиталовъ*, доказательствомъ чему можетъ служить указъ 21-го ноября 1833 года (№ 6,587 П. С. З.) о дозволеніи городскимъ обществамъ или торговымъ сотовариществамъ, предпринимать сооруженіе на свой счетъ шлюзовъ, каналовъ или другихъ устроеній. Кромѣ того, въ приведенномъ указѣ постановлено за общее правило: „что когда предпріятія сіи будутъ признаны Правительствомъ

*) Приложеніе III-е.

полезными, было бы дозволено для совершенія оныхъ или для возмѣщенія понесенныхъ издержекъ *учреждать по особымъ разрѣшеніямъ сборы* съ проходящихъ или проѣзжающихъ, по тарифамъ дѣйствительной потребности соотвѣтствующимъ и Правительствомъ утвержденныхъ".

На основаніи всѣхъ вышеприведенныхъ соображеній, а равно и указа, отъ 21 ноября 1833 года, очевидно, что учрежденіе акціонерной компаніи для устройства и управленія Маріинскою системою, нисколько не измѣняетъ настоящія юридическія отношенія судопромышленниковъ и грузоотправителей къ Правительству и не нарушаетъ правъ, предоставленныхъ имъ закономъ относительно пользованія Маріинскою системою.

Изъ сего слѣдуетъ, *что упоминаемое въ протестахъ нарушеніе свободнаго плаванія при отдачѣ устройства системы въ частную компанію не имѣетъ никакого юридическаго основанія и приведено въ нихъ неосновательно.*

ГЛАВА III.

Увеличеніе сборовъ съ судоходства, по мнѣнію биржевого купечества и докладчика Общества Содѣйствія Промышленности и Торговлѣ, составляетъ нарушеніе права свободнаго плаванія.— Аргументація купечества.—Пользованіе водяными сообщеніями должно ли быть безпошлинное?—Поводъ къ предположенію, что законодательство наше ставитъ установленіе сборовъ въ зависимость отъ согласія купечества. — Опроверженіе этого мнѣнія. — Исторія нашего законодательства подтверждаетъ ли мнѣнія о принципѣ безпошлиннаго судоходства?— Источникъ борьбы торговаго сословія противу обременительности пошлинъ на судоходство.— Примѣры изъ исторіи нашего законодательства до-Петровской эпохи. — Разнообразіе системъ судоходныхъ сборовъ. — Постоянныя сѣтованія торговаго сословія, то на обременительность сборовъ, то на устройство путей. — Двѣ финансовыя системы для покрытія расходовъ на улучшеніе путей во Франціи. — Историческій ходъ устройства судоходства во Франціи. — Послѣдовательные тарифы судоходныхъ пошлинъ во Франціи. — Настоящее положеніе финансоваго вопроса о судоходныхъ пошлинахъ у насъ, въ Россіи. — Система равноправнаго пользованія водными сообщеніями. — Можетъ ли она быть примѣнима къ Россіи? — Стремленіе нашего законодательства къ равноправности и равномѣрности обложенія судоходными сборами. — Какая среда должна быть подвергнута обложенію? — Рѣшеніе вопроса путемъ синтезиса. — Преимущество въ финансовомъ отношеніи сборовъ съ судоходства передъ налогомъ. — Заключеніе.

Нарушеніе права свободнаго плаванія, въ финансовомъ отношеніи, Биржевое купечество приписываетъ увеличенію сборовъ, неизбѣжныхъ съ существованіемъ акціонерной компаніи, при чемъ нарушеніе это, по мнѣнію его, уничтожилось бы съ отдачею устройства и управле-

нія пути *представительству общихъ интересовъ торговли и судопромышленности.*

Докладчикъ Общества Содѣйствія Торговлѣ и Промышленности, какъ мы видѣли въ предыдущей главѣ, прямо ставитъ сборы нарушеніемъ свободнаго плаванія, онъ говоритъ:

„Долгое время въ Россіи всѣ *водяныя системы считались совершенно свободными* и на нихъ не взималось никакихъ сборовъ".

„Правительство, соображаясь преимущественно съ общими государственными нуждами, можетъ содержать извѣстный путь не только безъ прямыхъ выгодъ, но даже съ постоянными затратами большихъ капиталовъ. Въ нашихъ водяныхъ системахъ эта выгода особенно рѣзко выставляется на видъ".

„Учрежденный по ходатайству товароотправителей $^1/_4$ % сборъ покрываетъ только $^1/_5$ часть правительственныхъ ежегодныхъ расходовъ".

„Въ послѣднее время взглядъ Правительства относительно необходимости содержать всякій водяной путь на свой счетъ измѣнился. Учрежденіе $^1/_2$% сбора на Ладожскій каналъ покрываетъ уже часть процентовъ на затраченный Государственнымъ Казначействомъ капиталъ".

„На Маріинскій путь Правительство также не желаетъ затрачивать средства государства, а предполагаетъ улучшить его, прибѣгнувъ къ частной предпріимчивости. Такимъ образомъ, существенная выгода казенной администраціи на Маріинскомъ пути (т. е. содержаніе его на счетъ Государственнаго Казначейства или свобода плаванія) уничтожаются и, затѣмъ, остаются только одни ея неудобства".

Это нарушеніе свободнаго плаванія, по мнѣнію докладчика, уравновѣшивается предоставленіемъ устройства и управленія системою обществу судопромышленниковъ, на основаніяхъ имъ изложенныхъ и о которыхъ мы будемъ говорить въ V-й главѣ.

Такимъ образомъ, купечество прибѣгаетъ къ слѣдующей аргументаціи:

Если Правительство, назначивъ сборы съ судоходства, отдастъ управленіе системою въ частныя руки, то является нарушеніе свободы плаванія; если системою будетъ распоряжаться купечество, то законъ не нарушается.

Очень понятно, что это не есть рѣшеніе вопроса о законности сборовъ и, безъ всякаго сомнѣнія, предварительно должны быть разрѣшены слѣдующіе вопросы: во-1-хъ, составляютъ ли сборы препятствіе къ свободному плаванію, дарованному всѣмъ безъ изъятія ст. 434-й Свода Гражд. Законовъ? и во 2-хъ, въ интересахъ фиска представляетъ ли *представительство общихъ интересовъ торговли и промышленности* какое либо преимущество передъ частною компаніею? *).

Изъ приведенныхъ въ предыдущей главѣ статей закона (ст. 454 Св. Гр. Зак. и ст. 82 и 83 Уст. Пут. Сообщ.), никоимъ образомъ нельзя вывести заключенія о томъ, что пользованіе водяными сообщеніями должно быть принимаемо въ смыслѣ безпошлинномъ. Нигдѣ въ гражданскихъ законахъ принципъ этотъ не проводится, а въ Уставѣ Путей Сообщенія ст. 87, сборъ этотъ положительно узаконенъ.

Поводъ къ предположенію, что законодательство наше считаетъ установленіе сборовъ въ зависимости отъ соиз-

---

*) Вопросъ о преимуществахъ того или другого способа управленія Маріинскою системою изложенъ въ главѣ V-й.

воленія купечества, подало примѣчаніе 1-е къ ст. 87-й, которое уполномочиваетъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія, при недостаточности установленнаго сбора, ходатайствовать объ увеличеніи его въ размѣрѣ до $^1/_2$%, соображаясь съ желаніемъ самого купечества.

Очевидно, что примѣчаніе это, составляя сепаративный законъ, установляющій права одного Главноуправляющаго, не имѣетъ никакого соотношенія съ правами купечества и не можетъ служить стѣсненіемъ самаго принципа законодательства. Самое включеніе означеннаго примѣчанія въ Уставъ Путей Сообщенія составляетъ кодификаціонную ошибку, которыми, по сознанію самого Правительства, изобилуетъ нашъ Сводъ Законовъ. Точно также и ссылка на ст. 87-ю, по коей установленный сборъ вышелъ изъ того же соглашенія или добровольнаго заявленія купечества, не имѣетъ никакого основанія, такъ какъ источники и данныя для установленія закона опять-таки не имѣютъ никакого соотношенія съ основными принципами законодательства и весьма естественнымъ образомъ не только могутъ, но и должны измѣняться согласно современнымъ условіямъ и требованіямъ общественнаго строя.

Считаемъ необходимымъ въ опроверженіе показанія докладчика Общества для Содѣйствія Промышленности и Торговлѣ о томъ, что „долгое время въ Россіи всѣ водяныя системы считались совершенно свободными и на нихъ не взималось никакихъ сборовъ“, указать на развитіе системы сборовъ въ нашемъ законодательствѣ. Изъ приведенныхъ въ приложеніи III-мъ выписокъ изъ мно-

гочисленныхъ по этому предмету указовъ нельзя не усмотрѣть, что по 1824 годъ судоходные сборы постоянно существовали и, что хотя въ 1823 году, въ видахъ облегченія внутреннихъ сообщеній и усиленія вывоза собственныхъ произведеній, они были отмѣнены, но въ 1833 году послѣдовало исключеніе изъ означеннаго закона относительно вновь учреждаемыхъ сообщеній на счетъ общественныхъ или частныхъ капиталовъ, а въ 1847 году установленъ общій сборъ со всего судоходства. Такимъ образомъ, если придать закону 1823 года значеніе принципа свободнаго безпошлиннаго плаванія, то примѣненіе этого принципа въ полномъ его значеніи существовало не болѣе 10-ти лѣтъ, а черезъ 24 года уже совершенно утратилось. Между тѣмъ, есть положительныя основанія утверждать, что установленіе закона 1823 года вовсе не было постановлено въ виду принципа свободныхъ водъ. Къ этому приводятъ насъ слѣдующія данныя: во 1-хъ, существовавшіе до тѣхъ поръ сборы, какъ это видно изъ меморіи Главнаго Директора Путей Сообщенія, Деволанда, далеко не покрывали издержекъ Государственнаго Казначейства на содержаніе и администрацію водяныхъ путей и были совершенно недостаточны на улучшеніе оныхъ; во 2-хъ, что послѣдовавшее Высочайшее повелѣніе въ 1818 году о покрытіи оборами 50 милліоновъ, исчисленныхъ на улучшеніе судоходства, оказалось отяготительнымъ для торговли только по значительности суммы и по краткости 10-лѣтней раскладки оной, и въ 3-хъ, что Указъ 1819 года, отмѣнившій пошлину съ мелкихъ судовъ до 4-хъ саженъ, увеличивъ рас-

кладку сборовъ на суда большей конструкціи и доставивъ, такимъ образомъ, несоразмѣрную привилегію мелкимъ судамъ, подготовилъ необходимость уничтоженія пошлинъ, или скорѣе, перекладку ихъ на общій бюджетъ государственныхъ доходовъ, тѣмъ болѣе, что такая мѣра входила въ систему управленія финансами министра Канкрина, который искусственныя поощренія, льготы, и субсидіи торговлѣ возводилъ въ принципъ развитія производительныхъ силъ страны. На это ясно и прямо указываютъ мотивы, принятые въ основаніе закона 1823 года: *желая облегчить внутреннія сообщенія къ усиленію вывоза собственныхъ произведеній*... Кому неизвѣстно, что весь успѣхъ финансоваго управленія министромъ Канкринымъ былъ основанъ на системѣ искусственнаго торговаго баланса, для поддержанія котораго не принималась податная способность облагаемыхъ. Мудрено ли, что личные интересы проводниковъ этой системы торгующаго сословія имѣли вліяніе на установленіе закона, по коему содержаніе водныхъ сообщеній падало преимущественно на ревизскія души, сословія поселянъ, вольныхъ людей и мѣщанъ.

Въ главѣ II-й мы приводили текстъ Институтовъ Юстиніана (книга I глава 1, § 1—5), по коему пользованіе текучими водами составляетъ естественное право общества. Изъ этого не слѣдуетъ еще полагать, что Римское право, подъ естественнымъ пользованіемъ водами, разумѣло безпошлинную свободу плаванія; напротивъ того, въ Магистраторскихъ эдиктахъ (Edicta magistra-

toria) того времени есть указанія на сборы *), извѣстные во французскомъ законодательствѣ подъ названіемъ (droit de pèage).

Исторія законодательства всѣхъ европейскихъ государствъ полна примѣрами борьбы торговаго сословія противу обременительности пошлинъ на судоходство. Начало этой борьбы нужно искать въ феодальномъ управленіи, предоставлявшемъ право баронамъ установлять въ границахъ ихъ владѣній различные сборы съ судоходства, извѣстные, напримѣръ, въ древней Франціи, подъ названіемъ droit de tonlieu (мѣстной воли). Эти сборы въ свою очередь подраздѣлялись на множество другихъ сборовъ, береговыхъ, заставныхъ, перевозныхъ, пропускныхъ и проч.

По утвержденіи прочной королевской власти многія изъ этихъ пошлинъ уничтожались, но это не помогало дѣлу: являлись новыя; такъ, напр., Дарестъ (Dareste) въ своей Исторіи французской администраціи приводитъ примѣръ пошлинъ, взимаемыхъ владѣльцами въ видѣ обезпеченія судоходства отъ ихъ же разбойничества. Исторія нашего законодательства до Петровской эпохи заключаетъ въ себѣ также примѣры обременительности различныхъ судоходныхъ сборовъ, существовавшихъ у насъ подъ названіемъ водяного мыта **), побережныхъ, отводныхъ, шестовиковыхъ, перевозныхъ и проч. Какъ видно изъ Археографическихъ актовъ, обременитель-

*) Delamarre, Traité de police t. 4.

**) Смотри приложеніе 3-е.

ность эта была не столько послѣдствіемъ налога, какъ самаго способа взиманія. Вотъ слова указа Царя Алексѣя Михаиловича (П. С. З. № 122): „Тіи откупщики, врази Богу и человѣкамъ, немилосердіемъ ревнуютъ прежнимъ окоянымъ мытаремъ и прочимъ злодѣемъ сами сѣдя по мытомъ и по мостамъ на дорогахъ, емлютъ съ товаровъ проѣзжую пошлину и мытъ и мостовщину не противъ нынѣшняго указу, лишнее воровски, и приметываются къ проѣзжимъ торговымъ и всякихъ чиновъ людямъ своимъ злымъ умысломъ напрасно и правятъ на тѣхъ людѣхъ промытныя деньги и задерживаютъ ихъ и отъ того имъ въ торгахъ чинится безторжица и убытки великіе“ и т. д.

Въ царствованіе Анны Іоанновны судопромышленники жаловались, что „сборщики берутъ съ выписей по гривнѣ и болѣе и кои не даютъ, тѣхъ держатъ съ тѣми товарами и турбуютъ дни по два и болѣе, а прикащиковъ за недачу бьютъ и возы и кипы и въ баркахъ ярусы разбираютъ для досмотра и тѣмъ своимъ примѣтомъ товары ихъ мнутъ и тратятъ безвинно. Во время вешняго каравана ставятъ заставы, якобы для осмотра“ и т. д. (П. С. З. № 6600).

Замѣчательно, что несмотря на своевольное назначеніе сборовъ, жалобы прежняго времени относились, какъ мы уже сказали, не къ обременительности налога, а лишь къ способамъ взиманія сборовъ и препятствіямъ на пути. Vignon въ своемъ сочиненіи *) упоминаетъ даже объ

*) Etudes Historiques sur l'administration des voies publiques en france. Vignon.

особомъ сборѣ во Франціи Droit de boite (коробочный сборъ), который установили сами судопромышленники, въ добавокъ къ существовавшимъ, съ цѣлью облегчить препятствія, встрѣчаемыя въ судоходствѣ.

Несмотря на то, что Правительства еще съ прошедшаго столѣтія стали обращать усиленное вниманіе на устройство путей и облегченіе судоходства отъ излишнихъ поборовъ, жалобы не прекращались и по традиціи ли отъ временъ прошедшихъ, или по другой причинѣ, но судопромышленность даже и по сіе время никакими правительственными распоряженіями не удовлетворялась.

Въ исторіи нашего и французскаго законодательства можно видѣть то разнообразіе системъ сборовъ, которыми старались установить правильное ихъ распредѣленіе. То принималась процентная система налога, то сборы опредѣлялись по длинѣ судна, то по его вмѣстимости, то по вѣсу и т. д. Самое исчисленіе сборовъ основывалось иногда на дѣйствительномъ грузѣ, а иногда на возможной нагрузкѣ. Величина сборовъ опредѣлялась или на извѣстную единицу пройденнаго пути, или безразлично на цѣлый путь. Тарифы назначались или безраздѣльно за единицу груза, или основывались на классификаціи товаровъ и такъ далѣе.

Какова бы ни была система обложенія, она встрѣчала постоянно сѣтованія на стѣсненіе торговли. Удовлетворяя этимъ настоятельнымъ требованіямъ, Правительство уменьшало сборы и распредѣляло часть расходовъ на государственный бюджетъ; но этимъ жалобы не останавливались и принимали лишь другое направленіе: —тогда

выставлялись съ замѣчательной рельефностію затрудненія для судоходства отъ неустройства путей. Приходилось дѣлать значительныя затраты на производство улучшеній, а такъ какъ для покрытія расходовъ на нихъ средства Государственнаго Казначейства оказывались недостаточными, то и явились двѣ системы: или образованія фонда для улучшенія водяныхъ путей на счетъ особаго сбора, или предоставленія устройства означенныхъ путей частной дѣятельности на счетъ извѣстнаго заранѣе условленнаго сбора въ пользу учредителей и компаній.

Обѣ системы эти были приложены во Франціи и обѣ оказались несостоятельными.

Образовавшіяся частныя компаніи, хотя и удовлетворили первое время потребности судоходства, но возбудили ропотъ судопромышленниковъ на ту же тему высокаго обложенія сравнительно съ путями, находившимся подъ казеннымъ управленіемъ.

Система образованія капитала на улучшеніе судоходства также оказалась непримѣнимою, во-1-хъ, потому, что расходованіе суммъ изъ означеннаго капитала, по мѣрѣ надобности, не могло удовлетворить одинаково потребности всѣхъ участвовавшихъ въ его составленіи, и во-2-хъ, потому, что ежегодныя поступленія для образованія этого капитала, сливаясь съ государственными доходами по бюджету, расходовались на болѣе настоятельныя нужды государства и отвлекались отъ первоначальнаго своего назначенія (какъ это было въ войнахъ первой Имперіи).

Вся эта неурядица, если можно такъ выразиться, въ управленіи водными сообщеніями во Франціи, привела къ постановкѣ вопроса о совершенномъ уничтоженіи пошлинъ съ судоходства, т. е. къ тому вопросу, который порѣшенъ уже у насъ 47 лѣтъ тому назадъ закономъ 1823 года.

Поводы къ возникновенію этого вопроса были, однако же, совершенно другого характера, нежели у насъ и, безъ всякаго сомнѣнія, должны считаться по экономическому и юридическому своему значенію болѣе уважительными, чѣмъ тѣ, которые послужили основаніемъ нашего закона 1823 года.

Чтобы оправдать наши послѣдующіе выводы, мы позволимъ себѣ войти въ нѣкоторыя подробности:

Въ 1820 году Бекей (Becquey), Директоръ Путей Сообщенія (des ponts et chaussées) представилъ королю свои соображенія касательно тогдашняго положенія внутреннихъ водяныхъ путей и о настоятельности улучшенія существующихъ и открытія новыхъ. По составленному имъ исчисленію требовалось на приведеніе въ исполненіе его проекта 126,000,000 франковъ.

Неоправившееся еще отъ потрясеній финансовое положеніе Франціи, отрицало всякую мысль о выполненіи означенныхъ проектовъ средствами Государственнаго Казначейства или внѣшними займами.

Ассоціація капиталовъ, едва только возникавшая и направляемая по преимуществу на весьма выгодныя коммерческія предпріятія, также не представляла никакой надежды къ привлеченію капиталовъ въ устройство водяныхъ сообщеній на коммерческихъ основаніяхъ, а потому,

въ виду настоятельности нуждъ судоходства и развитія торговли, Правительство приняло особый проектъ займа на слѣдующихъ основаніяхъ.

Весь потребный капиталъ былъ раздѣленъ на отдѣльные пути. Издержки, потребныя на каждую линію, были исчислены особо и представляли собою величину каждаго отдѣльнаго правительственнаго займа. Въ кондиціяхъ (cahiers des charges) была назначена потребная сумма, продолжительность займа, ежегодное погашеніе, особыя преміи за ссужаемый капиталъ и обязательность, въ случаѣ недостатка исчисленныхъ суммъ, безотлагательно доставлять дополнительный капиталъ. Съ своей стороны, Правительство обязалось употреблять капиталы по назначенію, окончить работы съ условленный срокъ, и въ случаѣ отдаленія этого срока, увеличить премію на капиталъ отъ 1 до 2%.

Чтобы достигнуть наивыгоднѣйшихъ условій займа, Правительство предоставило назначеніе тарифа самимъ компаніямъ съ тѣмъ, что чистую выручку, за отчисленіемъ расходовъ на проценты и погашеніе употребленнаго капитала, оно раздѣлитъ съ ними пополамъ.

Такимъ образомъ, по законамъ 1821 и 1822 годовъ*) устроены были водяные пути на протяженіи 2,252 километровъ**).

---

*) 5 августа 1821 года и 14 августа 1822 года.

**) Canal de Rhône au Rhin (350 к.), de la Somme et de Manicamp (102 к.), des Ardennes (105 к.), de l'Oise (134 к.), de Bourgogne (241 к), d'Arles à Bouc (47 к.), de Bretagne (519 к), Nivernais (174½ к.), du Berry (311½ к.) et latéral à la Loire (197 к).

Для образованія этихъ компаній были выпущены 3 рода акцій: во-1-хъ, финансовыя, приносившія 6% и погашеніе; во-2-хъ, акціи премій (coupons de prime), которымъ присвоивались условленныя преміи, и въ 3-хъ, акціи пользованія (actions de jouissance), получившія право на раздѣлъ съ Правительствомъ прибылей.

Тарифъ установленъ былъ съ весьма сложною классификаціею товаровъ и, кромѣ того, относился къ различнымъ единицамъ вѣса, вмѣстимости, кубическаго и квадратнаго содержанія и поштучно.

Тарифъ измѣнялся три раза и, постепенно уменьшаясь, все-таки представлялъ значительную цифру обложенія, напр., пшенична ямука платила за разстояніе 5 километровъ и за каждый килолитръ 0,125 франка, такъ что примѣняясь къ протяженію Маріинской системы въ 1080 верстъ, за весь путь пришлось бы пошлинъ около 18 коп. за пудъ.

Въ силу закона X года республики *), судоходные сборы на принадлежащихъ, Правительству сообщеніяхъ, взимались по различнымъ тарифамъ, дѣйствовавшимъ на каждомъ отдѣльномъ пути. Такса была установлена за тонну (61,1 пуд.) и за миріаметръ (9,37 версты) и измѣнялась, судя по примѣненію сборовъ къ свободнымъ водамъ или искуственнымъ сообщеніямъ, отъ 0,0236 франковъ до 0,3051 фр., или, приводя къ протяженію Маріинской системы, отъ $1^{11}/_{100}$ коп. до $14^{1}/_{2}$ коп. за пудъ. Средняя такса, разсчитанная по протяженію, какъ

*) 30 Флореаля 10 года (20 мая 1802).

свободныхъ водъ, такъ и искуственныхъ, составляла 0,0438, что по отношенію къ Маріинской системѣ составило бы $2^1/_{10}$ коп. съ пуда, а по отношенію къ водному сообщенію отъ низовыхъ пристаней Волги до С.-Петербурга на протяженіи 2,100 верстъ, 4 коп. съ пуда.

Обременительность пошлины, доходившая на нѣкоторыхъ линіяхъ до 0,305 франка или до $1^1/_2$ коп. за 100 верстъ, вынудила правительство прибѣгнуть къ уменьшенію и уравненію пошлинъ по всѣмъ сообщеніямъ, какъ свободнымъ, такъ и искуственнымъ, вслѣдствіе чего закономъ 4-го іюля 1837 года былъ установленъ слѣдующій тарифъ.

А. Товары:

I кл. за миріам. съ тоны	0,035 фр.	за 1080 верстъ съ пуда	$1^2/_3$ к.
II кл. » » » »	0,015 фр.	» » » » »	$^3/_4$ к.

В. Лѣсные плоты:

За миріаметръ съ декастера		за 1080 верстъ съ куб. саж.	
I. *На судоходныхъ частяхъ рѣкъ:*			
a) нагруженныя . .	0,08 фр.	a) » » »	» 2 р. 37 к.
b) не нагруженныя .	0,04 фр.	b) » » »	» 1 р. $18^1/_2$ к.
II. *На сплавныхъ рѣкахъ:*			
a) нагруженныя . .	0,04 фр.	a) » » »	» 1 р. $18^1/$ к
b) не нагруженныя .	0,02 фр.	b) » » »	» $59^1/_4$ к.

С. Жыворыбныя лодки:

		за 1080 верстъ съ 10 куб. фут.	
За миріам. кубическаго метра съ резервуар.	0,015 фр.		$12^1/_2$ к.

Несоразмѣрность приведеннаго нами выше компанейскаго тарифа съ настоящимъ тарифомъ, установленнымъ на правительственныхъ сообщеніяхъ, въ силу закона 1837 года, ясно указывала на неравноправное распредѣленіе судоходныхъ пошлинъ и, естественнымъ образомъ,

ставила торговлю и промышленность мѣстностей, въ которыхъ дѣйствовалъ компанейскій тарифъ, въ ненормальное и крайне стѣсненное положеніе. Обстоятельство это вызвало законъ 1845 года, уполномочивавшій правительство къ выкупу сообщеній уступленныхъ частнымъ лицамъ во временное пользованіе.

Обходя массу декретовъ, устанавливавшихъ означенный выкупъ и измѣненія тарифовъ на пріобрѣтаемыхъ каналахъ, перейдемъ прямо къ послѣднему тарифу, въ силу декрета 9-го февраля 1867 года *).

Товары:

За тону и километръ		за 1080 верстъ и пудъ.	
I класса		I класса	
a) на свободн. водахъ.	0,002 фр.	a) » » »	$^{95}/_{100}$ коп.
b) на искуственныхъ	0,05 фр.	b) » » »	$2^{1}/_{3}$ коп.
II класса		II класса	
a) на свободн. водахъ	0,001 фр.	a) » » »	$^{47}/_{100}$ коп.
b) на искуственныхъ	0,002 фр.	b) » » »	$^{95}/_{100}$ коп.

Плоты безъ вычета пустотъ:

За куб. метръ и километръ		за 1080 верстъ и куб. саж.	
a) на судоходн. рѣк.	0,0002 фр	a) » » »	$59^{1}/_{4}$ коп.
b) на сплавныхъ	0,0001 фр.	b) » » »	$29^{5}/_{8}$ коп.

Столь значительное пониженіе судоходныхъ пошлинъ было вызвано торговымъ трактатомъ, заключеннымъ съ Англіею 1-го іюля 1860 года, вслѣдствіе коего торговля должна была выдерживать сильную конкурренцію съ англійскими продуктами, которые стремились на рынки Франціи. Кромѣ того, управленія нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, параллельныхъ съ водяными сообщеніями, до того понизили свои тарифы, что они грозили совершен-

*) Смотри приложеніе IV-е.

нымъ запущеніемъ судоходства. Въ такихъ дѣйствіяхъ управленій желѣзныхъ дорогъ не мудрено было предвидѣть спекулятивную цѣль, по уничтоженіи водяныхъ транспортировокъ снова возвысить свой тарифъ. Очевидно, что, какъ противодѣйствіе такому умыслу, являлась необходимость уменьшенія стоимости водяныхъ перевозокъ, причемъ тарифъ судоходныхъ пошлинъ игралъ значительную роль.

Французское законодательство, выступивъ на путь уменьшенія судоходныхъ сборовъ на счетъ государственнаго казначейства, вѣроятно, не остановится на немъ и изъ финансовыхъ принциповъ будетъ стремиться къ новому уменьшенію пошлинъ до совершеннаго ихъ уничтоженія и перехода къ системѣ расходованія суммъ, потребныхъ на устройство, улучшеніе и управленіе водяными путями изъ государственнаго бюджета.

Мы говоримъ о предположеніи, не подвергавшемся еще обсужденію принятымъ путемъ публичнаго изслѣдованія (Enquête).

Министерство публичныхъ работъ не сочувствуетъ не только совершенному уничтоженію пошлинъ, но даже и ихъ уменьшенію, справедливо замѣчая, что судоходству, поставленному въ зависимость отъ бюджетныхъ назначеній, грозитъ новый періодъ упадка по причинѣ вѣроятнаго направленія средствъ Государственнаго Казначейства на болѣе настоятельныя нужды страны, которыхъ не занимать стать въ наше тревожное время.

Нѣкоторые изъ высоко поставленныхъ инженеровъ, съ которыми намъ удалось говорить, высказывали господ-

ствующее мнѣніе о томъ, что послѣдующею за уничтоженіемъ пошлинъ неизбѣжною финансовою мѣрою должно быть новое отчужденіе цѣлыхъ линій въ частныя руки, и что вопросъ этотъ для окончательнаго рѣшенія требуетъ только изысканія наилучшей формы ассоціаціи частныхъ капиталовъ. Настоящая война съ Пруссіею не только на долго отдалитъ означенную реформу; но, по всѣмъ вѣроятіямъ, заставитъ Правительство обратиться къ новому возвышенію судоходныхъ сборовъ.

Изложивъ историческій ходъ послѣдовательныхъ реформъ въ судоходныхъ сборахъ, мы, прежде чѣмъ приступить къ критической ихъ оцѣнкѣ, позволимъ себѣ бросить бѣглый взглядъ на настоящее финансовое положеніе этого вопроса у насъ въ Россіи.

Мы видѣли, что по закону 1823 года, всѣ расходы на устройство и содержаніе водяныхъ сообщеній въ Имперіи производились изъ суммъ Государственнаго Казначейства по ежегоднымъ бюджетнымъ назначеніямъ. На основаніи таковой системы всѣ податныя силы Государства должны были участвовать безразлично въ удовлетвореніи нуждъ судопромышленности.

Главный недостатокъ этой системы заключается въ нарушеніи основнаго экономическаго принципа, равномѣрнаго распредѣленія налоговъ на податныя единицы, интересы которыхъ, при крайнемъ разнообразіи ихъ экономическаго быта, положительно невозможно подвести подъ уровень равномѣрнаго участія въ судоходствѣ.

При установленіи этой системы во Франціи, старались экономическій бытъ и географическое положеніе страны

подчинить приведенному нами принципу равномѣрнаго участія жителей въ интересахъ судоходства. Въ самомъ дѣлѣ, Франція, при сравнительной съ Россіею незначительности территоріи, пересѣкается по всѣмъ направленіямъ и въ изобиліи водными путями, которые, искуственно соединяясь между собою, покрываютъ ее непрерывною сѣтью. Моря, омывающіе государство это, точно также богаты вливающимися въ нихъ рѣками, распредѣляющими приливъ къ нимъ товаровъ и грузовъ изъ ближайшихъ мѣстностей; наконецъ, климатическое положеніе и условія производительности допускаютъ возможность равномѣрнаго участія въ интересахъ судоходства всего населенія Государства, подобно сухопутнымъ дорогамъ, которыя одинаково необходимы въ каждой данной мѣстности страны.

Всѣ эти доводы хотя и могутъ считаться уважительными, но не оправдываются, какъ мы увидимъ далѣе, принципами науки.

Ясно, что къ введенію этой системы во Франціи пришли не путемъ экономическаго анализа, а въ силу упомянутыхъ нами выше обстоятельствъ, и что уменьшеніе сборовъ съ судоходства и даже уничтоженіе ихъ считаются мѣрами переходными къ тому устройству, выработать основанія котораго предоставляется будущему развитію болѣе практическихъ основъ коммерческихъ ассоціацій.

У насъ, въ Россіи, нѣтъ возможности оправдать существованіе такой системы даже тѣми доводами, которые принятыво Франціи. Жители нашихъ огромныхъ степей, лишенныхъ всякихъ водяныхъ сообщеній, очевидно, не

имѣютъ ничего общаго съ тѣми частями государства, которыя перерѣзываются нашими водными путями. Наконецъ, климатическое и экономическое положеніе Россіи ставятъ судоходство наше въ особыя условія направленія и размѣна производительности юга и сѣвера.

Такое исключительное положеніе нашего Государства отразилось и на законодательство наше, которое, естественнымъ путемъ опыта, стремится къ развитію принципа равноправности и равномѣрности въ обложеніи судоходными пошлинами.

Въ законѣ 1847 года *) (ст. 87 Устава Путей Сообщенія) видна попытка спеціализировать податныя силы посредствомъ установленія общаго сбора на судоходство. Не говоря о недостаточности этого сбора для покрытія бюджетныхъ назначеній **), въ немъ, кромѣ того, встрѣчается неудобство относительно равномѣрнаго распредѣленія налога, такъ какъ потребность въ расходованіи суммъ на улучшеніе судоходства не пропорціональна естественному положенію водныхъ путей, изъ которыхъ одни требуютъ и болѣе настоятельной помощи искусства, и болѣе, нежели другіе, капиталовъ.

Видимая несостоятельность этой системы сборовъ вызвала новое спеціализированіе, но уже не податныхъ силъ, а самой среды облагаемыхъ, какъ это видно изъ зако-

---

*) Смотри приложеніе III-е.

**) По словамъ докладчика Общества для Содѣйствія Промышленности и Торговли, по вопросу объ устройствѣ Маріинской системы, $^1/_4$% сборъ, установленный закономъ 1847 года, покрываетъ только $^1/_5$ часть затрачиваемыхъ суммъ на содержаніе Маріинской системы.

*

на 1857 года (доп. къ ст. 201 Устава Пут. Сообщ.), установившаго $^1/_2$% сборъ съ проходящихъ по каналу Императора Александра II судовъ.

Придя путемъ опыта къ надлежащему рѣшенію задачи, Правительство, какъ будто, остановилось въ дальнѣйшемъ развитіи законодательства, такъ что въ настоящее время по отношенію къ судоходству у насъ встрѣчаются одновременно три финансовыя системы обложеніи: во-1-хъ, общихъ налоговъ по смѣтѣ государственныхъ доходовъ, во-2-хъ, $^1/_4$% общаго сбора съ судоходства и въ 3-хъ $^1/_2$% сбора на покрытіе капитала, употребленнаго на постройку канала Императора Александра II *).

Roeyer въ своемъ сочиненіи Théorie de l'impôt проводитъ совершенно справедливую мысль о необходимости внушенія плательщику яснаго сознанія не только о буквѣ закона, устанавливающаго налогъ, но и о принципѣ, на которомъ законъ этотъ основанъ.

Какой же принципъ можемъ мы вывести изъ разнородныхъ, указанныхъ нами, системъ?

Попробуемъ рѣшить этотъ вопросъ путемъ синтезиса.

Стоимость продукта производства возмѣщается потребленіемъ. Если бы производитель и потребитель находились одинъ возлѣ другого, то они произвели бы простой обмѣнъ продукта на деньги. Но если рынокъ производства отдаленъ отъ рынка сбыта, то отношенія между производителемъ и потребителемъ усложняются стоимостію

*) Къ этой же системѣ обложенія принадлежитъ и $^1/_4$% сборъ на улучшеніе водяного сообщенія отъ г. Себежа до Западной Двины.

перемѣщенія продукта на разстояніе, раздѣляющее продавца отъ покупателя. Усложненіе это заключается, во-1-хъ, въ присутствіи кредитнаго оборота, такъ какъ до доставки на мѣсто продукта производитель дѣлается невольнымъ кредиторомъ потребителя и на оборотъ; и во-2-хъ, производитель обременяется чуждою для его дѣятельности операціею перевозки, отвлекающею его отъ спеціальныхъ занятій. Вслѣдствіе такого положенія является посредникъ между продавцемъ и покупателемъ въ видѣ агента, принимающаго на себя передъ производителемъ роль потребителя и на оборотъ. Агентура эта получила названіе торговли. Затѣмъ, для успѣшнаго производства торговыхъ операцій, не входящихъ въ свою очередь въ спеціальность торгующихъ лицъ, являются новые посредники въ видѣ страховыхъ обществъ, транспортныхъ компаній, банковъ и т. д. Къ таковымъ посредникамъ необходимо отнести и самые пути, по которымъ двигаются грузы. Въ этомъ ряду различныхъ посредниковъ, кто же долженъ заплатить за массу оказанныхъ услугъ? Естественнымъ образомъ, не производитель, который законно передалъ свои права, не будущій потребитель, который еще неизвѣстенъ и, безъ всякаго сомнѣнія, не тѣ, кто вовсе не нуждаются въ перемѣщаемомъ продуктѣ.... Простой здравый смыслъ говоритъ, что плательщикомъ за страхованіе, за транспортированіе, за кредитъ и т. д., а вмѣстѣ съ тѣмъ и за пользованіе искусственнымъ сообщеніемъ, на устройство и поддержаніе котораго затрачиваются капиталы, долженъ быть владѣлецъ проходящаго по пути груза.

Слѣдовательно, всякій налогъ въ пользу судоходства на лицъ прямо незаинтересованныхъ, обращается въ субсидію торговлѣ.

Если же потребителемъ будетъ внѣшняя торговля, то Государство лишается народныхъ сбереженій, переходящихъ на заграничные рынки въ видѣ искусственнаго пониженія стоимости отпускаемыхъ продуктовъ.

Въ финансовомъ отношеніи сборы съ судоходства представляютъ болѣе, чѣмъ налоги, удобный способъ взиманія, не только по стоимости взиманія и въ видахъ контрольныхъ; но и по обезпеченности, которую представляютъ проходящіе грузы.

Изъ приведенныхъ нами соображеній оказывается, *что самая раціональная и практическая система возмѣщенія расходовъ на устройство и управленіе водяными путями, должна заключаться въ равномѣрномъ распредѣленіи сборовъ на проходящіе грузы.*

Такую систему представляютъ у насъ шоссейные сборы, извѣстные во Франціи подъ родовымъ названіемъ droit de péage, въ Англіи toll и въ Германіи zoll. Названіе это могло бы быть переведено у насъ словомъ *оплатныхъ пошлинъ*, значеніе коихъ мы постараемся опредѣлить въ слѣдующей главѣ IV-й.

ГЛАВА IV.

Оплатныя пошлины. (Péages).

Право капитала на вознагражденіе. — Ультра-соціалисты не признаютъ этого права. — Стремленіе общества къ устраненію посягательства капитала на производительность страны. — Предпріятія съ естественнымъ и искусственнымъ монопольнымъ характеромъ. — Право оплатныхъ пошлинъ (droit de péage). — Взглядъ англійскаго правительства на предпріятія съ характеромъ естественной монополіи. — Эмпирическая таблица соотношенія оплатныхъ пошлинъ, потребленіе и суммы сборовъ Жона Юнга. — Гадательное установленіе тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ. — Происхожденіе системы правительственныхъ гарантій и закона о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ съ цѣлью регулированія тарифовъ. — Особыя условія въ предпріятіяхъ, дающія возможность къ исчисленію тарифа. — Повѣркою основаній или конкурренціею торга должна быть опредѣлена величина тарифа? Взглядъ на конкурренцію покойнаго барона Жемса Ротшильда. — Обязанность правительственныхъ учрежденій недопускать быстраго обогащенія предпринимателей на счетъ народныхъ сбереженій и недопускать уничтоженія капиталовъ въ видахъ сохраненія довѣрія къ производительности Государства. — Азартъ состязанія. — Вредныя послѣдствія, побуждающія капиталы къ абсентеизму. — Вліяніе конкурренціи на государственные интересы. — Настоящій способъ выдачи концессій не удовлетворяетъ этимъ интересамъ. Система публичныхъ обслѣдованій (Enquête) можетъ служить прочнымъ основаніемъ къ достижнію цѣли устройства Маріинской системы и туэрной по оной тракціи.

Всякій капиталъ, употребленный съ цѣлью удовлетворить извѣстную потребность общества, требуетъ оплаты за пользованіе продуктомъ предпріятія, котораго онъ былъ источникомъ. Если, такимъ образомъ, капиталу

присвоивается это право экономическими условіями нашей общественной организаціи, то тѣмъ не менѣе общество стремится къ ограниченію его извѣстными предѣлами. Оставляя въ сторонѣ ультра-соціальныя теоріи, вовсе непризнающія этого права, мы видимъ, что наука народнаго богатства раздѣляетъ стремленіе общества, къ устраненію посягательства капитала на производительность страны.

Первымъ условіемъ для достиженія цѣли является уравненіе процента за пользованіе капиталомъ. Однообразный ростъ на капиталъ даетъ возможность установить извѣстное отношеніе его къ производительнымъ силамъ страны, которое, естественнымъ образомъ, будетъ служить къ равноправному приложенію труда, а слѣдовательно и къ правильному направленію народной дѣятельности.

Орудіемъ къ тому является конкурренція.

Конкурренція эта хотя и служитъ къ уравненію процента пользованія; но не безусловно. Оставляя въ сторонѣ высоту роста, которая зависитъ отъ множества условій экономическаго быта страны, ея цивилизаціи, политическаго устройства, законодательства и т. д., самое уравненіе становится въ зависимость отъ характера предпріятія.

Такимъ образомъ, въ предпріятіяхъ, имѣющихъ обширное приложеніе, въ предпріятіяхъ, отношеніе которыхъ къ потребителямъ оправдалось на практикѣ, наконецъ, въ предпріятіяхъ, поддающихся математическимъ разсчетамъ, капиталы, имѣя прочное основаніе, помѣща-

ются свободно и теряютъ свое монопольное значеніе. Во всѣхъ же другихъ предпріятіяхъ, имѣющихъ мономорфическій характеръ, т. е. въ такихъ предпріятіяхъ, которыя, по единичной потребности въ нихъ, не допускаютъ конкурренціи, а по неопредѣленности свойства не подчиняются вѣрнымъ разсчетамъ, капиталъ пріобрѣтаетъ характеръ монопольный.

На семъ основаніи монопольное значеніе капитала можетъ быть искусственное, для противодѣйствія которому наука представляетъ всѣ средства и естественное, съ которымъ борьба далеко не привела еще къ положительнымъ результатамъ.

Между тѣмъ, предпріятія съ естественнымъ монопольнымъ характеромъ, по мѣрѣ сплотненія общественныхъ интересовъ, пріобрѣтаютъ все бо̀льшее и бо̀льшее значеніе.

Въ прежнія времена нельзя было провести строгаго разграниченія монопольныхъ предпріятій, въ коихъ капиталъ весьма часто пріобрѣталъ незаконное право пользованія единственно вслѣдствіе или дурныхъ финансовыхъ системъ государственнаго управленія, или вслѣдсеніе злоупотребленій власти. Къ такимъ предпріятіямъ принадлежали откупа въ различныхъ видахъ и личныя привилегіи, недопускавшіе конкурренціи.

Своеволіе въ назначеніи оплаты за продукты или за право пользованія, вызвало установленіе ограниченій обязательными тарифами, которые, въ отличіе отъ свободно установляемыхъ конкурренціею цѣнъ, составили особое *право оплатныхъ пошлинъ*, извѣстныхъ во

Франціи подъ названіемъ *droit de péage*, въ Англіи *toll*, въ Германіи *zoll*.

Общество въ то время было безсильно оказывать противодѣйствіе монопольному направленію капиталовъ, такъ какъ предоставленіе права пользованія пошлинами входило въ атрибуты правительственной власти и въ систему государственнаго управленія. Впослѣдствіи же, хотя Правительства и отказались отъ этой системы; но внезапное и быстрое распространеніе желѣзнодорожныхъ предпріятій, основанныхъ на той же системѣ оплатныхъ пошлинъ, застало общество совершенно неподготовленнымъ, а потому и неспособнымъ выработать охранительные пріемы противъ посягательства капитала.

Англійское правительство, вступивъ первымъ на путь свободнаго проявленія общественной дѣятельности и отказавшись отъ затраты государственныхъ суммъ на всѣ предпріятія общественно-коммерческаго характера, никогда не заблуждалось относительно монопольнаго значенія желѣзно-дорожныхъ предпріятій; и придавало имъ вовсе не то значеніе, которое можно вывести изъ слѣдующихъ словъ докладчика Общества для Содѣйствія Промышленности и Торговлѣ:

„Существенный вредъ эксплоатированія всякаго пути акціонернымъ обществомъ или частнымъ лицемъ—говоритъ онъ—заключается въ являющейся при этомъ монополіи. Это зло сознано было и при передачѣ желѣзно-дорожныхъ путей въ руки частныхъ компаній. Въ Англіи, при выдачѣ первыхъ желѣзнодорожныхъ концессій, возможно старались избѣгнуть этого зла, отдавая компаніямъ только постройку дорогъ въ предположеніи, что путь можетъ оставаться свободнымъ для прохода подвижного состава всѣхъ другихъ компаній и частныхъ лицъ.

Несмотря, однако, на всѣ старанія англійскаго правительства, принципъ свободы пути на желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе особенности ихъ устройства, оказался неприложимымъ.

„Вредъ монополіи въ эксплоатированіи желѣзно-дорожныхъ путей особенно рѣзко проявляется у насъ въ Россіи въ настоящее время въ отношеніи тарифовъ перевозки грузовъ и срочности ихъ доставки".

„Въ концессіяхъ обыкновенно опредѣляется только maximum тарифовъ и частныя компаніи, интересы которыхъ прямо противоположны выгодамъ товароотправителей, нетолько нисколько незаботятся объ уменьшеніи этихъ тарифовъ съ увеличеніемъ своихъ доходовъ, но даже не принимаютъ въ соображеніе экономическія условія различныхъ мѣстностей. Жалобы на высокіе тарифы для грузовъ малоцѣнныхъ раздаются отовсюду. Въ Англіи старались заставить компаніи понижать тарифы, давая концессіи на параллельныя дороги; но и эта мѣра не всегда достигаетъ своей цѣли, такъ какъ между компаніями устраиваются обыкновенно стачки къ ихъ взаимной пользѣ".

Изъ приведенныхъ нами словъ докладчика можно заключить, что главный вредъ монопольнаго характера желѣзно-дорожныхъ предпріятій заключается въ *высотѣ тарифовъ, нарушающихъ, будто бы, экономическія условія различныхъ мѣстностей?*

Какъ же это понимать? Ясно, что постройка желѣзныхъ дорогъ можетъ измѣнить къ худшему экономическія условія извѣстной мѣстности только въ томъ случаѣ, когда перевозка по обыкновеннымъ путямъ выгоднѣе, нежели по желѣзной дорогѣ и когда путь этотъ становится обязательнымъ. Ни того, ни другого условія нѣтъ, слѣдовательно, не только не нарушаются экономическія условія страны, но устройство желѣзныхъ дорогъ выполняетъ задачу науки способствовать конкурренціею къ устраненію доселѣ существовавшихъ невыгодныхъ и

дорогихъ способовъ передвиженія продуктовъ производительности извѣстной мѣстности, а слѣдовательно, и къ бо́льшему ихъ сбыту.

Если желѣзныя дороги, выполняя эту задачу, пріобрѣтаютъ монопольное значеніе въ отношеніи къ другимъ путямъ сообщеній, то въ этомъ отношеніи монополія нисколько непротиворѣчитъ экономическимъ требованіямъ науки, а составляетъ естественное послѣдствіе конкурренціи, установившей для данной минуты наименьшій предѣлъ стоимости передвиженія.

Такъ понимали занятое желѣзными дорогами положеніе и государственные люди и экономисты Англіи. Не вредъ возникновенія подобныхъ предпріятій, не монопольный ихъ характеръ, не высота тарифа озабочивала ихъ, а напротивъ того, они обратили вниманіе на массу услугъ, оказанныхъ желѣзными дорогами, такъ какъ поступательно-быстрое, вслѣдствіе того, развитіе промышленности и торговли угрожало въ будущемъ обратить тарифъ, имѣвшій назначеніе вознаградить стоимость капитала и рискъ за его употребленіе, въ налогъ на промышленность и торговлю. Наконецъ, не въ количествѣ несоразмѣрнаго вознагражденія за капиталъ, вслѣдствіе высокаго тарифа, усматривалась опасность для производительности страны, а въ особомъ характерѣ предпріятія, вторгавшагося въ государственное право регулированія налоговъ.

Чтобы выяснить эту, повидимому, темную мысль, обратимъ вниманіе читателей на слѣдующую эмпирическую

таблицу, представляющую законы отношеній оплатныхъ пошлинъ къ потребленію и къ суммѣ сборовъ.

Оплатныя пошлины	0	потребленіе	100	сум.	сборовъ	0
„ „	1	„	80	„	„	80
„ „	2	„	63	„	„	126
„ „	3	„	50	„	„	150
„ „	4	„	41	„	„	164
„ „	5	„	33	„	„	165
„ „	6	„	26	„	„	156
„ „	7	„	20	„	„	140
„ „	8	„	14	„	„	112
„ „	9	„	9	„	„	81
„ „	10	„	6	„	„	60
„ „	11	„	3	„	„	33
„ „	12	„	0	„	„	0

Таблица эта составлена изъ многочисленныхъ отчетовъ компаній, англійскимъ инженеромъ Жономъ Юнгомъ (John Ioung), чѣмъ и объясняется принятое дѣленіе цифры оплатныхъ пошлинъ на 12, составляющее подраздѣленіе шилинга на 12 пенсовъ.

Изъ таблицы этой легко усмотрѣть, во-1-хъ: что возрастающей прогрессіи коефиціентовъ тарифовъ соотвѣтствуетъ обратное пониженіе коефиціентовъ потребителей; во- 2-хъ, что maximum количества сборовъ соотвѣтствуетъ тарифу между 5-ю и 6-ю, причемъ является среднее число потребителей отъ 41 до 33-хъ; въ-3-хъ, что взявши понижающуюся цифру сборовъ, напримѣръ, 140, соотвѣтствующую тарифу 7, мы найдемъ, что для компаніи и капиталиста выгоднѣе удерживать эту цифру

тарифа и получать меньшій сборъ въ 140, нежели среднюю цифру тарифа $4^1/_2$ и получить наивысшій сборъ въ $164^1/_2$, на томъ основаніи, что увеличеніе потребителей почти вдвое уменьшаетъ цифру прибылей, требуя несоразмѣрнаго вычета изъ сборовъ увеличенныхъ расходовъ на эксплуатацію; въ-4-хъ, если принять въ соображеніе, что таблица эта составлена по среднимъ выводамъ изъ множества результатовъ разнообразныхъ предпріятій и что взятому нами среднему сбору въ 140, могутъ соотвѣтствовать предѣлы потребителей отъ 30 до 10, составляющихъ среднюю цифру 20, принятую въ таблицѣ, то при 30-ти потребителяхъ и при тарифѣ въ 7, мы получимъ уже цифру сбора въ 210, далеко превышающую maximum сборовъ и дающею возможность значительнаго пониженія тарифа, а слѣдовательно, и соразмѣрнаго увеличенія потребителей, что весьма важно въ экономическомъ отношеніи.

Исчисленіе будущихъ потребителей желѣзной дороги не поддается никакимъ математическимъ пріемамъ, потому что постройка желѣзныхъ путей, измѣняя экономическое положеніе мѣстности и возбуждая въ ней усиленную народную дѣятельность, создаетъ новыя условія производства и потребленія, прогрессивное увеличеніе коихъ не слѣдуетъ также никакимъ опредѣленнымъ законамъ.

Такимъ образомъ, оказывается, что установленіе тарифа должно быть совершенно гадательное и основываться только на одной извѣстной величинѣ стоимости пути, такъ какъ число потребителей неизвѣстно, а цифра

будущихъ сборовъ находится въ зависимости отъ тѣхъ же потребителей, которые могутъ влiять на величину эксплуатацiонныхъ расходовъ.

Упомянутое нами выше свойство желѣзныхъ дорогъ увеличивать производительность страны не дозволяетъ также, при опредѣленiи тарифа, руководствоваться статистикою мѣстнаго потребленiя, такъ какъ при этомъ постройка дорогъ была бы не мыслима, а потому принята извѣстная средняя норма дѣйствующихъ тарифовъ.

Норма эта, прилагаясь одинаково ко всѣмъ путямъ, находящимся въ различныхъ экономическихъ условiяхъ, естественнымъ образомъ, влiяетъ различно на число потребителей и на количество сборовъ.

Для уравновѣшенiя этихъ условiй принята *система гарантiй*, обезпечивающихъ положительнымъ процентомъ капиталъ, привлеченный въ видахъ государственнаго значенiя желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, неизбѣжно является двоякая финансовая система. Если производительность дороги не въ состоянiи питаться условленнымъ тарифомъ, то развитiе торговли и промышленности поддерживается субсидiями на счетъ гарантiи Государственнаго Казначейства *); если же производительность дороги даетъ прибыли, далеко превышающiя не только норму гарантiи, но и процентъ денежнаго рынка; то очевидно, что тарифъ великъ и что уменьшенiю его соотвѣтствовало бы, какъ это видно изъ приведенной нами таблицы Юнга, значи-

*) Слѣдовательно на счетъ податныхъ силъ и налоговъ.

тельное возрастаніе потребленія, а слѣдовательно, и развитіе торговли и промышленности.

Дабы отрѣшиться отъ вреднаго принципа субсидій, о чемъ мы говорили въ главѣ III-й, суммы, поступающія за счетъ гарантіи, считаются въ долгу за желѣзно-дорожными компаніями и возмѣщаются изъ избытковъ будущихъ ихъ прибылей; что же касается до стѣсненія развитія торговли и промышленности, то Англійскій парламентъ выработалъ законъ, по коему Государство, если найдетъ нужнымъ, можетъ вступить во владѣніе желѣзными дорогами по прошествіи извѣстнаго числа лѣтъ, съ цѣлью регулированія тарифа сообразно экономическимъ условіямъ производительности страны.

Обѣ эти мѣры, безъ всякаго сомнѣнія, не могутъ считаться абсолютно достигающими цѣли потому, что возвратъ израсходованныхъ на гарантіи суммъ можетъ или на долго замедлиться, или вовсе не исполниться, а поступленіе дорогъ въ правительственное распоряженіе можетъ обременить государственное управленіе. Но обращаясь къ свойству желѣзно-дорожныхъ предпріятій, возникновеніе коихъ, какъ мы выше сказали, находится подъ гадательными условіями опредѣленія тарифа по неизвѣстности величины сборовъ и потребителей, нельзя отрицать цѣлесообразности этихъ мѣръ и не заявить сожалѣнія, что по недостатку развитія контрольнаго законодательства, Правительство вынуждено было уступить Николаевскую желѣзную дорогу въ частныя руки, именно въ то время, когда тарифы ея должны были подвергнуться регулированію. Необходимость мѣры, предприня-

той Правительствомъ, оправдывается, кромѣ того, еще двумя не менѣе важными обстоятельствами, а именно, громадными авансами (до 90 м.), образовавшимися изъ субсидій и гарантій Главному Обществу, покрыть которые не представлялось возможности иначе, какъ передачею этому Обществу выгодной Николаевской дороги и тѣмъ, что, какъ намъ кажется, въ практикѣ другихъ государствъ еще не было примѣровъ пріема желѣзныхъ дорогъ въ казенное завѣдываніе. Нѣкоторыя желѣзныя дороги наши въ близкомъ будущемъ должны представить поводы къ приложенію вышеупомянутаго закона, а потому намъ казалось бы умѣстнымъ подготовить въ настоящее время или раціональное контрольное законодательство, въ случаѣ казеннаго управленія дорогами, или установить систему вторичной передачи ихъ въ частное владѣніе на новыхъ основаніяхъ, чему могутъ способствовать слѣдующія наши соображенія, которыя мы приводимъ по отношенію ихъ къ спеціально занимающему насъ вопросу устройства Маріинской системы.

Не всегда, однако же, опредѣленіе тарифа оплатныхъ пошлинъ встрѣчаетъ подобное желѣзнымъ дорогамъ затрудненіе, зависящее, кромѣ недостатка опредѣленности въ суммѣ сборовъ и въ числѣ потребителей, еще и отъ сложности самой операціи. Въ предпріятіи желѣзныхъ дорогъ, оставляя въ сторонѣ самую постройку, опредѣленіе стоимости которой не встрѣчаетъ препятствія, соединяются, по необходимости, три разнородныя обязанности, во-1-хъ, содержаніе пути, во-2-хъ, содержаніе подвижного состава и въ-3-хъ, тракція; всѣ эти

обязанности, дополняя одну другою, такъ тѣсно связаны, что не могутъ быть подчинены отдѣльнымъ тарифамъ.

Если предположить, что эти элементы могутъ быть выдѣлены и что количество потребленія оправдалось на опытѣ, то ясно, что опредѣленіе сборовъ можетъ быть сдѣлано почти съ математическою точностію, стóитъ только принять процентъ за пользованіе и на погашеніе капитала, исчисленнаго на устройство, и присоединить расходы эксплуатаціи. Затѣмъ, раздѣливъ полученную, такимъ образомъ, сумму на потребленіе, въ результатѣ получится цифра тарифа болѣе или менѣе, но весьма близко подходящая къ нормальной оплатѣ полученнаго продукта отъ затраты частныхъ капиталовъ на общественную пользу.

Затѣмъ, является контрольный вопросъ: слѣдуетъ ли подвергать точной повѣркѣ данныя, послужившія къ исчисленію тарифа, или, не обращая вниманія на повѣрку, прибѣгать къ искусственному пониженію тарифа помощію конкурренціи?

Для рѣшенія этого весьма важнаго вопроса, мы приведемъ намъ лично высказанное мнѣніе несомнѣннаго финансоваго авторитета, покойнаго барона Жемса Ротшильда.

Въ 1857 году шла оживленная полемика съ Эмилемъ Перейромъ, по поводу принятой имъ обязанности учрежденія Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ. Въ журналистикѣ доказывалась невозможность постройки дорогъ за принятую въ концессіи цифру $62^1/_2$ тысячи за версту. Покойный баронъ возмущался наглостію пріемовъ, кото-

рыми защищался Перейра, увѣряя, напр., что по свойству нашихъ естественныхъ водяныхъ сообщеній, провозъ по нимъ грузовъ несравненно дороже провоза по желѣзнымъ дорогамъ, что рабочіе наши довольствуются за трудъ свой однимъ чернымъ хлѣбомъ, что французы призваны пріучить сѣвернаго медвѣдя (aprivoiser l'ours du Nord) и т. д. *).

На вопросъ нашъ, почему баронъ не принялъ участія въ устройствѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, онъ отвѣчалъ: „Правительство ваше, увлекаясь почтеннымъ желаніемъ достигнуть выгодныхъ предложеній, не принимаетъ на себя труда обсудить ихъ достоинства, а допускаетъ къ конкурренціи спекулянтовъ и chevaliers d'industrie, которыхъ вся цѣль заключается въ эксплуатаціи частныхъ капиталовъ, входящихъ въ ассоціацію. Система таковыхъ дѣйствій, имѣя въ данную минуту видъ несомнѣнной выгоды, будетъ дорого стоить, когда придется для поддержанія государственнаго кредита и въ интересахъ производительности страны расплачиваться за приманчивость (charme) спекуляціи. Тотъ, кто подобно мнѣ, уважаетъ себя и уважаетъ Правительство, ввѣрившее ему свои интересы, не встанетъ на одну доску съ лицами, которыя не руководствуются разсчетами, а подобно ловкимъ пройдохамъ - грабителямъ (Spoliateurs), очертя голову хватаютъ то, что легче взять".

Къ несчастію, слова барона Ротшильда оказались пророчествомъ. Извѣстно, что Правительству пришлось

*) La Russie et les chemins de fer russes. 1857, Paris.

съ значительными пожертвованіями установить Главное Общество Желѣзныхъ Дорогъ въ томъ устройствѣ, въ которомъ оно находится въ настоящее время.

Такъ какъ одного мнѣнія какого бы то ни было авторитета недостаточно для рѣшенія столь важнаго вопроса, такъ же точно, какъ недостаточно и оправданіе его справедливости однимъ примѣромъ, то постараемся разобрать вопросъ этотъ съ экономической и контрольной точекъ зрѣнія.

Правительственное учрежденіе, становясь посредникомъ между общественными и государственными интересами, въ случаяхъ привлеченія частныхъ капиталовъ къ предпріятіямъ, должно необходимо принять на себя двоякую обязанность: во-1-хъ, не допускать быстраго и несоразмѣрнаго обогащенія предпринимателей на счетъ народныхъ сбереженій, и во-2-хъ, недопускать уничтоженія капиталовъ ассоціацій образовавшихся по довѣрію къ производительности Государства.

Исполненіе первой обязанности не встрѣчаетъ особыхъ затрудненій, на томъ основаніи, что какая бы мѣра ни была предпринята съ цѣлью удовлетворить интересы общества на счетъ интересовъ капитала, мѣра эта встрѣтитъ горячее сочувствіе въ общественномъ мнѣніи. Этою-то легкостію въ достиженіи цѣли административныхъ распоряженій и пользуются спекулянты для своихъ корыстныхъ видовъ эксплуатаціи ввѣряемыхъ имъ частныхъ капиталовъ.

Обыкновенно принимаемыя мѣры заключаются въ установленіи конкурренціи между предпринимателями

Тотъ, кто предлагаетъ наименьшую цифру стоимости предпріятія или наименьшій тарифъ взиманія сборовъ, получаетъ право на концессію.

Разбирая въ 1863 году *) экономическія условія публичнаго торга въ приложеніи къ предпріятіямъ простого удовлетворенія правительственныхъ или общественныхъ потребностей, и притомъ, съ опредѣленнымъ характеромъ спроса, мы, признавая значеніе и необходимость конкурренціи, тѣмъ не менѣе привели между прочими слѣдующее экономическое правило: „*Законъ, направляя конкурренцію торга къ наибольшей государственной или общественной пользѣ, не долженъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, допускать и уничтоженія выгодъ конкуррирующихъ, пользуясь азартомъ состязателей*“.

Понятно, что азартъ состязателей можетъ быть только послѣдствіемъ запутанности въ разсчетахъ, которыми конкурренты должны руководиться при объявленіи цѣнъ. Если предстоящій торгъ вызывается не сложною поставкою какого-либо матеріала или товара, то очень понятно, что и самые разсчеты также не будутъ сложны и конкуррирующіе всегда въ состояніи будутъ удержать себя въ предѣлахъ благоразумія и осторожности. По мѣрѣ усложненія предмета торга многочисленными комбинаціями и введенія въ условія торга разнородныхъ обязательствъ, не сопоставленныхъ въ прямое отношеніе къ предмету

*) Экономическое значеніе публичныхъ торговъ. С.-Петербургъ 1863 года.

торга, естественнымъ образомъ, является рискъ, вытекающій изъ неопредѣленности отношеній будущаго контрагента къ самому дѣлу.

Такая неопредѣленность не можетъ уже подчиняться хладнокровнымъ математическимъ разсчетамъ и заставляетъ конкуррирующихъ, подобно игрокамъ, разсчитывая на сумму благопріятнаго стеченія обстоятельствъ, предаваться азарту состязанія.

Таковое положеніе подрядныхъ дѣлъ оправдываетъ приведенное выше экономическое правило торга, которое, къ несчастію, доселѣ еще не обратило на себя вниманіе законодательства, а отсутствіе узаконеній, на немъ основанныхъ, объясняетъ передъ очію совершающееся: или несоразмѣрное обогащеніе контрагентовъ казны или ихъ совершенное разореніе.

Это ненормальное положеніе крайне усложняется въ тѣхъ случаяхъ, когда правительственныя учрежденія, въ видахъ государственныхъ, становятся посредникомъ между общественными и частными интересами, какъ, напримѣръ, при утвержденіи концессій, основаніемъ коимъ служатъ оплатныя пошлины. Здѣсь конкурренція положительно не мыслима и пользоваться ею единственно для успокоенія общественнаго мнѣнія наружнымъ видомъ соблюденія интересовъ потребителей, далеко не соотвѣтствуетъ видамъ государственнымъ.

Цѣль конкурренціи въ подрядныхъ дѣлахъ опредѣлить посредствомъ торга minimum дѣйствительной стоимости, не можетъ быть достигнута въ подобныхъ предпріятіяхъ по совершенной неопредѣлительности условій

ихъ настоящей организаціи и будущаго ихъ развитія. Слѣдовательно, какъ выше было указано, послѣдствіемъ конкурренціи должны быть два случая, или несоразмѣрныхъ выгодъ предпринимателя, или его убытковъ. Первый случай ведетъ прямо къ нарушенію общественныхъ интересовъ; второй случай становится вреднымъ въ экономическомъ отношеніи, какъ непроизводительное употребленіе капиталовъ, нарушающее полезное привлеченіе ихъ къ развитію народнаго хозяйства.

До тѣхъ поръ, пока предприниматели дѣйствуютъ на собственные капиталы и, такимъ образомъ, рискъ предпріятія принимаютъ на свой счетъ и страхъ, можно еще найти оправданіе подобной системы конкурренціи въ доброй волѣ состязающихся; но коль скоро предпринимателями являются учредители, разсчитывающіе на привлеченіе въ ассоціацію капиталовъ извнѣ, то зло состязанія пріобрѣтаетъ уже, безъ всякаго сомнѣнія, весьма важное вліяніе на экономическое благосостояніе Государства, вселяя недовѣріе къ производительности страны, и заставляетъ капиталы эмигрировать съ цѣлью найти болѣе твердое помѣщеніе въ другихъ Государствахъ. Примѣры подобнаго положенія представляетъ недалекое прошедшее.

За 1857 — 59 годами, въ которые, подъ вліяніемъ увлеченій, основалось столько предпріятій, послѣдовали года положительнаго разочарованія и совершеннаго застоя. Если нѣсколько удачно-случайныхъ желѣзно-дорожныхъ и другихъ предпріятій возстановили затѣмъ утраченный кредитъ; то врядъ ли слѣдуетъ поддаваться

оптимизму и видѣть въ этомъ неисповѣдимый Промыселъ.

Хладнокровному зрителю настоящее положеніе дѣлъ далеко не представляется утѣшительнымъ, такъ какъ акціонерныя предпріятія наши возникаютъ не иначе, какъ подъ гарантіею Правительства. Эта денежная гарантія прикрываетъ собою, съ одной стороны, неувѣренность капиталистовъ въ производительности страны, съ другой стороны — служитъ щитомъ для злоупотребленій.

Конкурренція на желѣзно-дорожныя предпріятія показала всю несостоятельность системы торга. Это легко можно видѣть изъ тѣхъ случаевъ, гдѣ окончательные результаты торга были отвергаеми Правительствомъ, по недовѣрію къ возможности выполненія предпріятія по цѣнѣ, установленной конкурренціею. Случаи эти произвели искусственное воздержаніе конкуррирующихъ. Не будь вмѣшательства Правительства, конкурренція низвела бы цѣны эти до невозможныхъ предѣловъ, разсчитывая на привлеченіе частныхъ капиталовъ различными спекулятивными пріемами, въ которыхъ нѣтъ недостатка и въ настоящее время.

Мы не будемъ входить въ ихъ описаніе, это отдалило бы насъ отъ предмета настоящаго изслѣдованія. Наша фондовая биржа и постоянныя жалобы на неисправности въ устройствѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ служить достаточнымъ оправданіемъ сдѣланнаго нами упрека въ спекулятивномъ направленіи нашихъ предпріятій.

Мы видѣли, что правительственныя учрежденія прибѣгаютъ къ конкурренціи, при выдачѣ концессій и сами

же нарушаютъ принципы торга, отдавая преимущество не право-имущему, на основаніи этой системы, состязателю. Спрашивается, зачѣмъ же вводить подобную систему?

Хотя принципъ избиранія того изъ конкуррирующихъ, который представляетъ наибольшую гарантію въ солидности предпріятія, самъ по себѣ и заслуживаетъ уваженіе по причинамъ, которыя нами выше сего изложены; но, къ несчастію, обществу совершенно неизвѣстны мотивы, на которыхъ выборъ этотъ основывается. Если правительственныя учрежденія предоставляютъ себѣ это право по своему личному усмотрѣнію, то намъ кажется, что затѣмъ нѣтъ основанія прибѣгать къ публичности торга, имѣющаго особенный характеръ общественнаго контроля, принципъ коего основанъ на непремѣнномъ достиженіи окончательнаго результата торга, поставленнаго для этой цѣли подъ охрану ст. 1931 Св. Гр. Зак.

Такимъ образомъ, намъ кажется, что дѣйствующій способъ выдачи концессій на предпріятія съ характеромъ оплатныхъ пошлинъ, не можетъ считаться удовлетворяющимъ взаимнымъ Государственнымъ и общественнымъ интересамъ.

Способъ этотъ тѣмъ болѣе не удовлетворителенъ, что ни правительственныя учрежденія, ни соискатели концессій не заботятся изысканіемъ точныхъ данныхъ, на которыхъ могло бы основываться рѣшеніе вопроса о дѣйствительномъ преимуществѣ одного предложенія передъ другимъ.

Кромѣ того, введеніе этого способа производитъ со-

вершенный застой, какъ въ техническомъ устройствѣ предпріятій и въ образованій ассоціаціи, такъ и во внутренней организаціи ихъ контроля и управленія, потому что, сводя всѣ предложенія къ одной цифрѣ торга, согласно установленнымъ общимъ кондиціямъ, способъ этотъ преграждаетъ путь къ самостоятельной и прогрессивной разработкѣ наивыгоднѣйшихъ условій предпріятія.

Способъ этотъ также не удовлетворяетъ благому направленію, принятому въ основаніе настоящей системы Государственнаго Управленія.

Правительство наше, съ непоколебимою твердостію, предоставивъ себѣ полное и независимое право законодателя, вмѣстѣ съ тѣмъ, призываетъ и гражданъ къ содѣйствію въ достиженіи общихъ Государственныхъ интересовъ. Такое солидарное рука объ руку стремленіе Правительства и народа, составляющее залогъ государственнаго благосостоянія, можетъ быть удовлетворено съ полнымъ успѣхомъ только системою публичныхъ изслѣдованій (Enquêtes), о которыхъ мы говорили выше *). Система эта, при содѣйствіи интеллигенціи страны, предоставляетъ Правительству возможность воспользоваться различными предложеніями выгоднѣйшихъ способовъ къ выполненію возникающихъ предпріятій, нисколько не стѣсняя его въ выборѣ тѣхъ изъ предлагаемыхъ способовъ, которые оно почтетъ за наилучшіе и болѣе сообразные съ общими интересами Государства и общества.

Изысканіе способовъ передачи устройства Маріинской

*) Часть 1-я, глава VI.

системы и туэрной тракціи судовъ, по опредѣленности данныхъ, служащихъ для установленія оплатныхъ пошлинъ, вполнѣ подчиняется способу публичнаго изслѣдованія.

До сихъ поръ Правительственный Комитетъ постоянно обращался къ обществу съ просьбою о доставленіи ей проектовъ и указаній для выгоднѣйшаго и практическаго устройства системы. Мы не знаемъ всѣхъ доставленныхъ проектовъ, но имѣя въ виду четыре совершенно разнородныя предложенія, поступившія въ комитетъ и опубликованныя во всеобщее свѣдѣніе, считаемъ, что и ихъ весьма достаточно, чтобы установить мнѣніе комитета по столь важному вопросу, въ томъ случаѣ, если всѣ представляемыя данныя будутъ подвергнуты, при пособіи приглашенныхъ спеціалистовъ, точной провѣркѣ членами комитета.

ГЛАВА V.

Свобода труда и право на трудъ.—Ученіе соціалистовъ.—Демократизація капиталовъ въ акціонерныхъ обществахъ.—Демократизація акціонерныхъ обществъ въ кооперативныхъ ассоціаціяхъ.—Развитіе этихъ ассоціацій. — Причина ихъ неуспѣха. — Рочдальское общество (Equitables pionniers). — Что такое товарищество, общество или компанія и какія условія ихъ образованія? — Подраздѣленіе обществъ на коммерческія, кооперативныя, ученыя и благотворительныя. — Къ какому разряду принадлежитъ общество, въ которомъ вкладъ составляетъ представительство общихъ интересовъ торговли и судопромышленности?—Родился ли мудрецъ, который съумѣлъ бы капитализировать этотъ вкладъ? — Соотвѣтствуютъ ли наши законы проекту, созданному г. Золоторевымъ?—За свое ли дѣло взялся С.-Петербургскій Биржевой комитетъ и не полезнѣе ли было бы другое направленіе его дѣятельности? — Комитетъ подрывается подъ ввѣренные ему интересы торговли. — Безпристрастная оцѣнка комитетомъ своего проекта.— Проекты уполномоченныхъ отъ купечества на акціонерныхъ началахъ и на артельныхъ началахъ.—Сравненіе этихъ проектовъ.—Основный капиталъ.—Оборотный капиталъ.—Запасный капиталъ.—Общія собранія.—Удобопримѣнимость образованія того или другого общества.—При какихъ условіяхъ возможно образованіе кооперативнаго общества для устройства и управленія Маріинскою системою?—Заключеніе.

Политическія права, свобода и равенство, пріобрѣтенные Французскимъ народомъ въ эпоху первой революціи путемъ тяжкихъ пожертвованій, для большинства оказались мертвою буквою. Сила капитала подчинила себѣ народный трудъ, а вмѣстѣ съ нимъ и свободу, и равенство. Затѣмъ политическія права составили одинъ толь-

ко пустой звукъ. Народъ пришелъ въ броженіе и требовалъ, вмѣсто *свободы труда,—права на трудъ*, т.-е. такой организаціи, въ которой Правительство взяло бы на себя равномѣрное распредѣленіе народнаго богатства на основаніи труда и способностей гражданъ.

Тогда-то выдвинулось ученіе соціалистовъ.

Раскрывая общественныя раны настоящаго общества, они приписывали всѣ бѣдствія неправильности его политической организаціи. По словамъ ихъ, все зло заключается въ частной собственности и въ значеніи капитала, отнимающаго у производителей часть ихъ производства. По ихъ теоріи, общество не нуждается въ капиталѣ, назначеніе его — трудъ на общественное благо. Чтобы трудъ этотъ былъ производителенъ—необходимы ассоціаціи интересовъ. Частной собственности нѣтъ, но ассоціація, подъ условіемъ одинаковаго распредѣленія выгодъ между членами, можетъ быть собственникомъ. Переходъ отъ капитала, требующаго платы за пользованіе, къ даровому кредиту вовсе незатруднителенъ. Государство, представляя собою сосредоточіе интересовъ, и есть источникъ кредита, основаннаго на производительныхъ силахъ ассоціацій. Всѣ пороки: зависть, эгоизмъ, лѣность, самолюбіе и проч. хотя и вредятъ настоящему обществу, но могутъ приносить ему пользу, подъ условіемъ ассоціаціи каждаго порока отдѣльно. Чтобы достигнуть такихъ благъ, нужно пересоздать настоящій строй общества и вручить управленіе интересами каждой ассоціаціи выборному началу и участію всѣхъ членовъ и т. д.

Эти утопическія идеи, несмотря на то, что выражались иногда въ чудовищныхъ формахъ, льстили самолюбію непросвѣщенныхъ массъ и подготовили соціальный переворотъ 1848 года. Мы не будемъ входить въ описаніе событій этого года, укажемъ лишь на то, что волканъ, выбросившій на поверхность дурныя страсти и ложныя теоріи, оплодотворилъ почву Франціи. Когда лава остыла, то наука начала обработывать почву и собирать плоды.

Кто повѣритъ нѣмцамъ, бросающимъ грязью во французскую культуру, когда культура эта цѣною крови своихъ гражданъ выработала для человѣчества источникъ истины, изъ котораго уже свободно, безданно и безпошлинно, путемъ мирнаго анализа, народы могутъ черпать полною чашею свое благосостояніе.

Если результатомъ первой революціи была *демократизація капиталовъ*, въ настоящее время завоевавшая себѣ почетное мѣсто *подъ именемъ акціонерныхъ ассоціацій*, то продуктомъ идей 1848 года, безъ сомнѣнія, является организація обществъ взаимнаго содѣйствія, извѣстныхъ подъ именемъ *кооперативныхъ*, которымъ въ будущемъ предстоитъ сдѣлать переворотъ въ экономическомъ бытѣ народовъ.

Но, чтобы воспользоваться мирнымъ путемъ плодами выстраданной Франціею цивилизаціи, необходимо отбросить всѣ увлеченія призраками, льстящими самолюбію массъ, или созданными эгоистическимъ направленіемъ коноводовъ, и обращаясь постоянно къ истинамъ науки,

искать въ ней опоры къ удовлетворенію прогрессивныхъ стремленій общества.

Тюрго, завѣщавшій первой революціи, въ видѣ экономическаго принципа, свободу труда, какъ основу благосостоянія и достоинства человѣка, имѣлъ въ виду капиталъ, какъ могучее орудіе производительности. Демократизація капитала выполнила его надежды. Завѣщаніе оставленное свѣтилами соціализма: *собственность есть кража*, не пережило завѣщателей и рушилось безвозвратно. Наука, вычеркнувъ изъ завѣщанія ихъ почти все, оставила лишь истину, что трудъ создаетъ капиталъ и на этой истинѣ построила систему *демократизаціи ассоціацій, подъ условіемъ взаимнаго содѣйствія членовъ.*

Первое появленіе этихъ обществъ не было успѣшно потому, что они задались неосуществимою мыслію обойтись безъ капитала и довольствоваться прямымъ обмѣномъ продуктовъ производства или труда. Подъ вліяніемъ соціальныхъ идей, они полагали возможнымъ замѣнить капиталъ кредитомъ. Но такъ какъ стоимость обязательствъ подобныхъ обществъ имѣла цѣнность употребленной на нихъ бумаги, то и организація ихъ не состоялась. Тогда, преслѣдуя идею организаціи этихъ обществъ, обратились къ Правительству, которое, въ видѣ опыта, какъ это видно изъ рѣчи Тьера (Thiers) 22-го января 1850 года, рѣшилось пожертвовать 3 милліона франковъ и открыло кредитъ кооперативнымъ ассоціаціямъ. Результатъ этого опыта былъ тотъ, что многіе изъ фабрикантовъ, находясь въ затруднительномъ поло-

женіи, вошли въ ассоціацію съ своими рабочими и на занятую у правительства сумму, поправивъ свои обстоятельства, снова сдѣлались хозяевами *).

Въ 1848 году образовалось болѣе 300 обществъ съ разнообразными уставами, стремившимися къ наилучшей и прочной организаціи, а въ 1851 году почти всѣ эти общества ликвидировали съ громадными потерями для своихъ кредиторовъ.

Прочнѣе всѣхъ было существованіе кооперативныхъ обществъ взаимнаго кредита и страхованія, что весьма понятно, такъ какъ общества эти обезпечивали кредитъ къ нимъ имуществомъ своихъ членовъ.

Неуспѣхъ кооперативныхъ обществъ производства, главнымъ образомъ, заключается въ отсутствіи къ нимъ общественнаго довѣрія, неоднократно нарушаемаго худою организаціею, еще до сихъ поръ находящеюся подъ вліяніемъ соціализма.

Eugène Pelletier, въ своемъ сочиненіи Du mouvement coopératif international, подтверждаетъ обстоятельство это тѣмъ, что основанное имъ общество для торговли шеколадомъ и чаемъ обязано своимъ успѣхомъ только тому, что въ названіи его compagnie française des chocolats et des thés съ умысломъ выпущено слово кооперативное, и что только такимъ образомъ оно могло воспользоваться необходимымъ кредитомъ въ торговомъ мірѣ.

---

*) Etude théorique et pratique sur les différentes formes de l'association par Eugène Pelletier. Paris, 1867.

Прочное существованіе подобныхъ обществъ во Франціи, въ числѣ которыхъ можно упомянуть общества потребителей въ Парижѣ, Орлеанѣ, Ліонѣ, Греноблѣ и проч., а также примѣры подобныхъ обществъ въ Англіи и Германіи не отрицаютъ возможности ихъ существованія и у насъ, только подъ непремѣннымъ условіемъ ихъ естественнаго возникновенія, но отнюдь не подъ началами искусственныхъ формъ, такъ повредившихъ кредиту этихъ обществъ во Франціи.

Въ послѣднее время, образовавшіяся у насъ артели производства суть не что иное, какъ кооперативныя товарищества. Полезное распространеніе этихъ обществъ ожидаетъ утвержденія ихъ правъ въ законодательномъ порядкѣ.

Говоря о кооперативныхъ товариществахъ, нельзя не упомянуть о знаменитомъ Рочдальскомъ обществѣ (Equitables pionniers), образовавшемся со 100 рублями въ 1844 году и черезъ 20 лѣтъ, т.-е. въ 1864 году имѣвшемъ капиталъ въ 350,000 рублей при 1,625,000 р. оборотовъ. Брайтъ въ 4,000 членахъ этого общества нашелъ поддержку въ борьбѣ своей о парламентской реформѣ. Не распространяясь объ этомъ обществѣ, весьма интересномъ по своей организаціи, упомянемъ лишь о томъ, что всѣ его отношенія къ своимъ членамъ основаны на строгомъ распредѣленіи денежныхъ вкладовъ и на капитализаціи труда.

Постараемся опредѣлить, что такое товарищество, общество или компанія въ обширномъ смыслѣ?

Это добровольное соединеніе двухъ или нѣсколькихъ

лицъ, сложившихъ воедино какое бы то ни было имущество, съ цѣлью пользоваться соразмѣрною долею выгодъ.

Вклады, вносимые въ товарищество, должны быть *добровольны и подчиняться условіямъ по общему соглашенію договаривающихся.*

Вклады могутъ быть *денежные, вещественные и отвлеченные*; такимъ образомъ, къ деньгамъ, товарамъ и имуществу можно отнести и способности ума, дѣятельности, труда и т. д.

На основаніи такой разнородности вкладовъ является естественная необходимость *приведенія ихъ къ общей номинальной единицѣ.* Это можетъ быть сдѣлано не иначе, какъ *оцѣнкою.*

Оцѣнка возможна лишь тогда, когда предметы представляютъ положительную способность *капитализаціи*, слѣдовательно, при всемъ обширномъ значеніи вкладовъ, они подвергаются нѣкоторымъ условіямъ; такимъ образомъ, возможна капитализація денежныхъ знаковъ, имущества, товаровъ и произведеній ума, дѣятельности и труда; но положительно невозможна капитализація однихъ отвлеченныхъ способностей, какъ не проявившихъ еще свою производительность *).

Такимъ образомъ, общества подраздѣляются на коммерческія, кооперативныя, ученыя и благотворительныя.

---

*) Напримѣръ, капитализація *представительства общихъ интересовъ торговли и судопромышленности*, на которомъ основанъ ценсъ (вкладъ) членовъ общества проектированнаго г. Золотаревымъ и одобреннаго С.-Петербургскимъ, Рыбинскимъ, Нижегородскимъ и другими Биржевыми комитетами.

Всѣ упомянутые нами виды обществъ не выходятъ изъ предѣловъ права, начертаннаго въ гражданскихъ законахъ.

Изъ имѣющихся въ виду трехъ проэктовъ обществъ для организаціи и управленія Маріинской системы мы видимъ, что общество на акціонерныхъ началахъ принадлежитъ къ разряду коммерческихъ. Общество на такъ-называемыхъ артельныхъ началахъ, несмотря на ложную его организацію, можетъ еще быть подведено подъ кооперативное основаніе; къ какому же виду причислить общество, проэктируемое С--Петербургскимъ Биржевымъ комитетомъ на началахъ представительства *общихъ интересовъ торговли и судопромытленности?*

Добровольнаго соглашенія, составляющаго основный принципъ закона (ст. 1528 и 2139 Свода Гражд. Зак. т X.) для всевозможныхъ договоровъ, нѣтъ, что доказывается тѣмъ разногласіемъ въ купеческомъ сословіи, которое выразилось въ заявленіи однихъ и въ протестахъ другихъ.

Вкладъ требуется отъ Правительства подъ обезпеченіе Маріинскою системою, которая тѣмъ не менѣе передается обществу, слѣдовательно, вклада нѣтъ. Если же предположить, что вкладъ этотъ заключается въ *общихъ интересахъ торговли и судопромышленности;* то мы не знаемъ еще, родился ли тотъ мудрецъ, который въ состояніи будетъ его капитализировать.

Затѣмъ, во-1-хъ. Общество должно управляться гласными отъ 100 до 150, избираемыми въ мѣстныхъ изби-

рательныхъ пунктахъ, и изъ губернскихъ земскихъ управъ 4-хъ губерній по одному гласному (§ 3 и 7).

Во-2-хъ. Общее и экстренныя собранія гласныхъ происходитъ въ Петербургѣ (§ 8 и 9).

Въ 3-хъ. Всѣмъ гласнымъ вмѣняется въ обязанность слѣдить за строгимъ исполненіемъ установленнаго порядка судоходства и доносить комитету общества (§ 14).

Въ 4-хъ. Совѣтъ управленія устанавливаетъ норму сборовъ и утверждаетъ, съ одобренія гласныхъ, *проэкты смѣтъ* (?) и ежегодные бюджеты (§ 23).

Въ 5-хъ. Прохожденіе службы въ должности члена Совѣта уравнивается съ городскою и общественною службою (§ 31).

Въ 6-хъ. Право на преимущества Государственной и общественной службы распространяется на личный составъ мѣстныхъ инстанцій (§ 44).

Въ 7-хъ. Разрѣшеніе какого-либо частнаго общества или акціонернаго предпріятія на Маріинской системѣ, *могущаго* (?) пріобрѣсти *характеръ* (?) монополіи *подъ какимъ бы то ни было видомъ, не можетъ быть разрѣшено* безъ участія въ этомъ разрѣшеніи Управленія Маріинскою системою (§ 67) и т. д.

Спрашивается, гдѣ же законъ, на основаніи котораго могла бы быть организована подобная *соціальная община?*

Гдѣ законъ, который связывалъ бы свободную волю гражданъ обязанностью вступать всѣмъ поголовно въ эту общину?

Гдѣ законъ, который обязывалъ бы гражданъ и земство службою частнымъ интересамъ общины?

Гдѣ законъ, который предоставлялъ бы прикащикамъ общины преимущества Государственной и общественной службы?

Гдѣ законъ, который бы отнималъ у Правительства право разрѣшенія частныхъ компаній, которое оно сочтетъ полезными въ Государственныхъ видахъ?

Понятно, что такого закона не существуетъ и что организація подобнаго общества, выходя изъ общихъ началъ гражданскаго права, требуетъ новыхъ законоположеній уже въ области Государственнаго права.

С.-Петербургское биржевое купечество, увлекшись заботливостью объ интересахъ общества и встрѣтивъ сочувствіе началамъ, льстящимъ самолюбію массъ, не потрудилось заглянуть въ исторію и не зная почвы начало строить зданіе.

Если крайнія ученія соціалистовъ привлекали адептовъ, горячо отстаивавшихъ самыя отвлеченныя идеи міровой реформы; то мудрено ли, что тѣ же идеи, изложенныя въ удобопонятной формѣ и притомъ въ ограниченной сферѣ дѣятельности, встрѣтили поборниковъ въ массѣ нашего купечества и промышленниковъ.

Ученіе соціалистовъ уже безвозвратно пало въ Европѣ, передъ отрезвившимся народнымъ смысломъ, разоблачившимъ его утопическія начала, а намъ приходится снова обращаться къ трупу и доказывать, что воскресить его невозможно.

Никто, конечно, не осудитъ цѣль Биржевого комитета

распредѣлить выгоды частныхъ предпринимателей на всѣхъ пользующихся Маріинскою системою; но дѣло не въ благонамѣренномъ стремленіи комитета, а въ избранномъ имъ пути къ достиженію цѣли. Не ясно ли, что комитетъ взялся рѣшительно не за свое дѣло разработывать принципы науки и установлять эти принципы приговорами большинства. Намъ кажется, что еслибы онъ внялъ призыву Правительственной коммиссіи и, не отрицая вовсе признанныхъ наукою и закономъ единственныхъ въ настоящее время существующихъ формъ ассоціацій, привелъ бы свои практическія соображенія о недостаткахъ или упущеніяхъ въ проэктахъ, переданныхъ на его разсмотрѣніе, то, конечно, принесъ бы несомнѣнную пользу вмѣсто вреда, обнаружившагося протестами, не имѣющими никакого положительнаго, практическаго и законнаго основанія.

Утопическія начала проэкта обнаруживаются сами собою не только въ организаціи общины, но даже и въ примѣненіи ея началъ.

Въ главѣ I-й, часть II-я, если мы не убѣдили читателей въ необходимости тотчасъ же разорвать всякую связь съ коноводнымъ промысломъ; то во всякомъ случаѣ исполненіе мысли Министерства Путей Сообщенія приступить къ замѣнѣ живой силы паромъ, должно быть признано настоятельною потребностью. Между тѣмъ, проектъ Биржевого комитета обходитъ совершенно—устройство туажа и не только не принимаетъ его въ сферу своей дѣятельности, но въ силу § 67 своего проэкта, грозитъ ему формальнымъ запрещеніемъ, такъ какъ, на ос-

нованіи его же собственныхъ соображеній, всякая частная компанія имѣетъ характеръ монополіи *).

Спрашивается, отвѣтъ ли это на задачу, предложенную Правительственнымъ комитетомъ?

Если принципъ общины, основанной на началахъ *представительства общихъ интересовъ торговли и судопромышленности*, вѣренъ; то комитетъ подрывается подъ ввѣренные ему интересы, такъ какъ на томъ же принципѣ можетъ быть основана, безъ помощи торговли, община производителей и потребителей, которая имѣетъ тѣ же права раздѣлить между своими членами выгоды, остающіяся теперь въ рукахъ купечества и компаній, занимающихся торговыми оборотами.

Проекты соціальныхъ комунъ, надъ созданіемъ которыхъ изощрялись талантливые и ученые люди всѣхъ вѣковъ, представляютъ такую богатую литературу, что сочиненіе, людьми знающими дѣло, проекта приведенной нами общины производителей и потребителей могло бы быть, если бы на то пошло, во всякомъ случаѣ, далеко раціональнѣе проекта, составленнаго Биржевымъ Комитетомъ, которому, какъ по всему видно, не было даже извѣстно о существованіи соціальныхъ теорій. А такъ какъ дорога къ капиталамъ указана уже комитетомъ, то нѣтъ основанія предполагать, что Правительство, жертвуя

*) Учрежденіе на Маріинской системѣ какого-либо частнаго или акціонернаго предпріятія, могущаго пріобрѣсть характеръ монополіи подъ какимъ бы то ни было видомъ, не можетъ быть разрѣшено безъ участія въ этомъ разрѣшеніи Управленія Маріинскою системою (§ 67).

13-ю милліонами для интересовъ торговли, не пожертвовало бы 120 мил. для составленія общества потребителей и производителей въ интересахъ цѣлаго народа.

Затѣмъ, на основаніи той же теоріи Биржевого Комитета, разбивши интересы производительности Россіи на сорты, легко уже придти къ новому виду устройства фалангъ Фурье.

Вотъ до какого абсурда можетъ довести незнаніе дѣла за которое берутся, и безвинное желаніе покрасоваться передъ толпою.

Мы полагаемъ, что нашимъ читателямъ будетъ не безъинтересно ознакомиться съ безпристрастною оцѣнкою своего проекта, сдѣланнаго самимъ же Биржевымъ Комитетомъ. Вотъ она:

„Касаясь вопроса — говоритъ Комитетъ — имѣющаго первостепенное для торговли и промышленности значеніе, и предлагая къ его разрѣшенію мѣры, **въ принципѣ хотя безусловно вѣрныя** (?) но тѣмъ не менѣе требующія для своего цѣлесообразнаго примѣненія многочисленныхъ приспособленій, — представляемый проектъ можетъ быть разсматриваемъ не иначе, какъ матеріалъ, подлежащій дальнѣйшему всестороннему обсужденію и разработкѣ въ подробностяхъ“.

„Конечно, примѣненіе означенныхъ по существу своему столь **экономически истинныхъ началъ** (?) къ дѣлу благоустройства судоходства по Маріинскому пути потребуетъ, по исключительному характеру самаго дѣла, особенной разработки подробностей его практической стороны; *но въ этомъ отношеніи едва-ли можно*

ожидать болѣе значительныхъ затрудненій, чѣмъ при примѣненіи инаго начала".

А такъ какъ *безусловная вѣрность принципа* и *экономическая истина началъ*, положенныхъ въ основаніи проекта, закрѣплена приговорами Рыбинскаго и Нижегородскаго купечества, то ученому міру приходится склониться передъ такимъ громкимъ авторитетомъ и отнынѣ признать обязательнымъ подобный способъ утвержденія истинъ науки.

Обратимся къ разсмотрѣнію проекта уполномоченныхъ отъ купечества на устройство Маріинскаго водяного пути и туэрнаго по оному движенія, подъ лит. В, на началахъ взаимнаго содѣйствія (кооперативныхъ).

Проектъ этотъ заключается въ слѣдующемъ:

1) Товарищество образуется учредителями (§ 5).

2) Капиталъ товарищества составляетъ 13,000,000 руб., изъ коихъ $^2/_3$ ($8^1/_2$ м.) предназначается на устройство пути, а $^1/_3$ ($4^1/_2$ м.) на введеніе паровыхъ двигателей (§ 7).

3) Капиталъ этотъ образуется выпускомъ паевъ съ 5%-ю правительственною гарантіею и $^1/_{10}$% о погашенія (§ 8).

4) Учредители принимаютъ на себя помѣщеніе $^1/_4$ части всѣхъ паевъ образующихъ капиталъ. Паямъ этимъ присвоивается кромѣ $5^1/_{10}$% еще процентъ вознагражденія, который опредѣлится уставомъ (§ 10).

5) Покрытіе расходовъ на улучшеніе пути производится сборомъ не болѣе 3 коп. съ пуда со всѣхъ проходящихъ грузовъ и, независимо отъ того, $5^1/_2$ коп. съ

пуда съ тѣхъ грузовъ, которые воспользуются паровыми двигателями товарищества (§ 26).

6) Въ члены товарищества, по окончаніи перваго навигаціоннаго года, вступаютъ всѣ грузоотправители, которые оплатили за проходъ ихъ грузовъ по пути въ навигаціонный годъ не менѣе 500 руб. и получили на внесенную сумму грузовое свидѣтельство. Уплатившему 500 рублей предоставляется въ собраніяхъ одинъ голосъ. Уплатившему 1000 р. два голоса, 2000 р. — три, 4000 руб. —четыре, 8000 р. — пять и т. д. Болѣе 10-ти голосовъ никто имѣть не можетъ (§ 29).

7) Грузовыя свидѣтельства даютъ право голоса только за послѣднюю навигацію (§ 30).

8) По окончаніи навигаціоннаго года опредѣляется число членовъ товарищества и назначается общее собраніе (§ 31).

9) Совѣтъ управленія образуется изъ учредителей (§ 17), которые по прошествіи 5-ти лѣтъ выбываютъ по два и замѣняются по выбору общаго собранія изъ всѣхъ членовъ общества (§ 19).

10) Если изъ суммы сборовъ, за покрытіемъ расходовъ и отчисленіемъ въ запасный капиталъ, образуется остатокъ, то онъ распредѣляется между грузоотравителями пропорціально суммѣ грузовыхъ свидѣтельствъ (§ 33).

11) Если сборовъ будетъ недостаточно для уплаты 5% и погашенія, то Правительство недостающую сумму начитываетъ за 5% въ годъ долгомъ на товарищество. Долгъ этотъ возмѣщаетъ изъ половины остатковъ ближайшихъ годовъ (§ 34).

12) Отчисленіемъ процентовъ, опредѣленныхъ собраніемъ, образуется запасный капиталъ (§ 35).

Чтобы сдѣлать критическую оцѣнку этой формы ассоціаціи, мы позволимъ себѣ привести въ параллель съ нею проектъ акціонернаго общества *), подъ лит. А.

I. Основный капиталъ общества.

Во-1-хъ, по проекту А, капиталъ общества исчисленъ въ 13,294,000 руб., изъ коихъ на устрѳйство системы отнесено 8,438,000 руб., а на устройство паровой тракціи 4,856,000; цифры эти оправданы документами. По проекту В, капиталъ исчисленъ въ 13,000,000 руб. изъ нихъ 8½ мил. на устройство системы, а 4½ мил. на устройство паровой тракціи. Такое различіе въ исчисленіи капитала мы объясняемъ желаніемъ округлить его на сумму 294,000 руб.; но на какихъ основаніяхъ сдѣлано это округленіе, намъ неизвѣстно, такъ какъ съ одной стороны видно уменьшеніе устройства паровой тракціи на 356,000 руб., а съ другой увеличеніе суммы на устройство системы на 62,000 руб.

Во-2-хъ, по проекту А, капиталъ раздѣляется на расходуемый за счетъ судоходства (8,438,000 р.) и напред-

*) Мы не приводимъ въ паралель Общество созданное С.-Петербургскимъ Биржевымъ комитетомъ, какъ потому, что, оно заключая вредные для Государства принципы, по мнѣнію нашему, должно быть отринуто безъ всякаго разсмотрѣнія, такъ и потому, что самая организація его не отвѣчаетъ на задачу Правительственнаго комитета.

метъ коммерческой дѣятельности общества (4,856,000 р.). Весь капиталъ образуется выпускомъ на 10,866,000 р. облигацій ($5^1/_{10}$%) и на 2,428,000 р. акцій.

По проекту В, весь капиталъ (13,000,000 р.) раздѣляется на паи, приносящіе 5% и погашаемыхъ $^1/_{10}$%. Изъ нихъ помѣщеніе $^1/_4$ части (3,250,000) приняли на себя учредители. На комъ же лежитъ помѣщеніе остальныхъ $^3/_4$ паевъ (9,750,000),—въ проектѣ нѣтъ указаній. Паямъ этимъ присвоивается процентъ отъ остатковъ изъ прибылей товарищества (въ видѣ учредительскаго вознагражденія), размѣръ котораго опредѣляется уставомъ.

Значеніе капитала по проекту А, становится совершенно понятнымъ. Капиталъ, расходуемый за счетъ судоходства (8,438,000), какъ обезпеченный сборомъ съ судоходства, такъ и акціонернымъ капиталомъ, составляется изъ облигацій на эту сумму. Остальной капиталъ, составляющій предметъ коммерческой дѣятельности (4,856,000 руб.), раздѣляется согласно закону пополамъ; изъ нихъ 2,428,000 составляется изъ акцій, а 2,428,000 руб. изъ облигацій, опять-таки обезпечиваемыхъ складочнымъ капиталомъ. Такимъ образомъ, вся сумма облигацій 10,866,000 руб., на которую испрашивается гарантія Правительства, обезпечивается: a) сборомъ съ судоходства, для исчисленія предѣльныхъ поступленій котораго Правительство, имѣетъ всѣ данныя; и b) акціонернымъ складочнымъ капиталомъ, обезпечивающимъ правильное управленіе судоходствомъ на основаніи § 33, въ коемъ случаи неисправности влекутъ за собою ликвидацію общества на счетъ его собственныхъ капиталовъ. Слѣдова-

тельно, Правительство, съ одной стороны, гарантируя прочность облигацій, съ другой стороны само, въ случаѣ потерь, гарантировано складочнымъ капиталомъ общества.

Нельзя не замѣтить, что приведенному нами логическому выводу препятствуетъ нѣсколько гарантія, которую просятъ учредители по § 11-му проекта концессіи на свой складочный капиталъ. Очевидно, что необходимость этой гарантіи связана съ обязательствомъ (§ 10) имѣть паровые двигатели для перевозки до 40.000.000 пуд. груза, по высшему тарифу $5^1/_2$ коп. съ пуда за весь грузъ, съ отвѣтственностію (§ 16-й и 33-й) въ случаѣ застоя судоходства.

При устройствѣ въ совершенствѣ бечевниковъ, конная тяга, не требующая затраты капиталовъ, можетъ естественнымъ образомъ въ благопріятные годы представить сильную конкурренцію паровой тягѣ и отвлечь отъ нея грузы при тарифѣ въ $5^1/_2$ коп., а потому и послужить поводомъ къ убыткамъ общества.

Необходимость въ гарантіи уничтожится сама собою, если, на основаніяхъ приведенныхъ нами въ главѣ I, части II-й нашего труда, Правительство откажетъ въ искусственной поддержкѣ вредному для Государства коноводному промыслу и тѣмъ поставитъ конкурренцію паровой и коноводной тяги въ естественныя условія.

Обращаясь къ проекту В, мы видимъ, что основный капиталъ состоитъ изъ паевъ, приносящихъ 5% и погашаемыхъ. Паи эти раздѣляются на простые ($^3/_4$) и привилегированные ($^1/_4$). Помѣщеніе послѣднихъ принимаютъ на себя учредители; значитъ ли это, что они должны

быть закрѣплены за учредителями, или они могутъ быть помѣщаемы въ чужія руки по ихъ усмотрѣнію? Въ послѣднемъ случаѣ, присвоенное этимъ паямъ участіе въ прибыляхъ товарищества должно ли быть изъ нихъ выдѣлено съ тѣмъ, чтобы они обратились въ простые, а на присвоенное имъ участіе образовались бы новые безплатные паи пользованія (de jouissance), или паи эти будутъ нераздѣльны и владѣльцы ихъ вступятъ въ права учредителей? Ни на одинъ изъ этихъ вопросовъ нѣтъ отвѣта въ проектѣ концессіи.

Мы ненаходимъ также въ проектѣ концессіи опредѣленія, кто принимаетъ на себя помѣщеніе простыхъ паевъ товарищества, и что это за паи, владѣльцы которыхъ не имѣютъ голоса и не участвуютъ въ товариществѣ (§ 27). По всему видно, что облигаціи названы ошибочно паями.

При всемъ желаніи нашемъ мы также не нашли, чѣмъ обезпечивается Правительство въ присвоиваемой паямъ $5^1/_{10}$% гарантіи, такъ какъ въ проектѣ не упоминается объ отвѣтственности товарищества за случаи нарушенія принятыхъ имъ обязательствъ. Что это не есть пропускъ, очевидно, потому, что при отсутствіи акціонернаго обезпечивающаго капитала, ликвидація не можетъ покрыть убытковъ, которые должны будутъ всецѣло пасть на Государственное Казначейство.

II) Оборотный капиталъ.

По проекту А, составленіе оборотнаго капитала, очевидно, лежитъ на обязанности акціонеровъ. Въ проектѣ

В объ оборотномъ капиталѣ вовсе не упоминается, а потому остается неизвѣстнымъ, какъ и кѣмъ онъ будетъ составленъ?

III) Запасный капиталъ.

По проекту А, образуется, во-1-хъ, изъ остатковъ отъ суммы 314.000 руб., ассигнуемыхъ ежегодно по бюджету на ремонтъ и возобновленіе зданій (§ 28), и во-2-хъ, изъ остатка отъ сборовъ съ судоходства (§ 30).

По проекту В, капиталъ этотъ образуется посредствомъ ежегоднаго отчисленія изъ остатковъ въ размѣрѣ % въ общемъ собраніи опредѣленномъ.

Такимъ образомъ, по проекту А, всѣ излишки сборовъ поступаютъ въ капиталъ, который по § 30-му назначается для покрытія случайныхъ недоборовъ или уменьшенія самихъ сборовъ. Изъ чего слѣдуетъ, что приплата Правительствомъ гарантіи, если расчетъ ея былъ сдѣланъ вѣрно, обезпечивается вполнѣ означеннымъ капиталомъ; между тѣмъ, по проектту В, назначеніе запаснаго капитала неизвѣстно, а самое отчисленіе на образованіе его однихъ процентовъ съ прибылей и то въ размѣрѣ общимъ собраніемъ опредѣленнымъ, заставляетъ предполагать, что капиталъ этотъ не назначается на покрытіе правительственныхъ затратъ на гарантію, тѣмъ болѣе, что въ § 34-мъ затраты эти зачисляются долгомъ товарищества и покрываются только половиною ближайшихъ остатковъ отъ сборовъ и доходовъ товарищества.

Тоже самое можно сказать и относительно запаснаго

капитала,назначаемаго по проекту А, на случайные расходы по ремонту. Запасный капиталъ этотъ составится изъ всѣхъ остатковъ отъ ремонта, которые въ первые года устройства, несомнѣнно, будутъ значительны, а потому по всѣмъ вѣроятіямъ и образовавшійся такимъ образомъ капиталъ суммою своею въ состояніи будетъ обезпечить навсегда поддержаніе системы въ исправномъ положеніи; между тѣмъ, по проекту В, отчисляемыми процентами, очевидно, такого положенія достигнуть нельзя. Изъ всего сказаннаго слѣдуетъ заключить, что по проекту А, гарантія Правительства обезпечивается болѣе чѣмъ по проекту В, который, въ видѣ приманки, обѣщаетъ грузовладѣльцамъ раздѣлять между ними остатки отъ сборовъ на счетъ Государственнаго Казначейства.

При этомъ нельзя не указать, на весьма важный пропускъ въ проектѣ Акціонернаго общества относительно отсутствія въ немъ предѣловъ, до которыхъ можетъ достигнуть запасный капиталъ, образуемый изъ сборовъ. Очевидно, что предѣлъ этотъ долженъ быть установленъ и затѣмъ, должно быть указано или дальнѣйшее назначеніе запаснаго капитала, если признается необходимъ продолжать его образованіе, или должны быть установлены правила для возврата излишковъ грузоотправителямъ.

IV) Общія собранія.

По проекту А.Членами общества состоятъ акціонеры. Кромѣ того, при обществѣ находится комитетъ, въ

члены котораго вступаютъ всѣ судопромышленники, которые перевезли и товарохозяева, которые нагрузили на суда не менѣе 25.000 пуд. груза. Это количество даетъ право на одинъ голосъ, 50 т. даетъ два голоса, 100 т.— три, 200 т.—четыре. Болѣе 4-хъ голосовъ одинъ членъ имѣть не можетъ.

Сообразно сему общія собранія бываютъ двоякія:

a) Акціонеровъ, по дѣламъ касающимся общихъ и коммерческихъ дѣлъ компаніи, и

b) Членовъ Совѣта акціонернаго общества, членовъ судопромышленниковъ и членовъ грузоотправителей. Въ собраніи этомъ разсматриваютъ дѣла, отчеты, бюджеты и предположенія до устройства Маріинской системы и судоходства относящіеся, кромѣ операцій по туэрному управленію, составляющихъ принадлежность коммерческой дѣятельности общества.

По проекту В. Членами товарищества вступаютъ по окончаніи навигаціи одни грузоотправители, на основаніяхъ, выше сего изложенныхъ. Пайщики не имѣютъ ни голоса, ни участія въ дѣлахъ товарищества.

Общему собранію подлежатъ всѣ дѣла, какъ по устройству и управленію Маріинскою системою, такъ и туэрнаго по оной движенія.

Такимъ образомъ, существенное различіе между двумя проектами въ томъ, что,

Во-1-хъ. По проекту А. Членами собранія являются акціонеры, грузоотправители и судохозяева, а по проекту В, одни грузоотправители.

Во-2-хъ. Что по проекту А, управленіе паровою тя-

гою отнесено къ коммерческому предпріятію, а управленіе и надзоръ за судоходствомъ производится за счетъ общественный; по проэкту В, и управленіе судоходствомъ и управленіе паровою тягою производится за счетъ общественный.

Для рѣшенія вопроса объ удопримѣнимости того или другого способа образованія общества для устройства и управленія Маріинскою системою, необходимо разрѣшить слѣдующіе вопросы:

Во-1-хъ. Устройство и управленіе паровыми двигателями будетъ ли успѣшнѣе и примѣнимѣе къ интересамъ судоходства, когда оно будетъ въ рукахъ акціонерной компаніи или въ общественномъ управленіи грузоотправителей?

Во-2-хъ. Такъ какъ относительно устройства и управленія Маріинскою системою въ обоихъ проектахъ одинаково проводится принципъ общественнаго участія грузоотправителей, то который изъ нихъ долженъ быть признанъ наиболѣе достигающимъ цѣли?

И въ-3-хъ. Согласуется ли форма проекта лит. В (на артельныхъ началахъ) съ основными принципами кооперативныхъ товариществъ и при какихъ условіяхъ возможно приложеніе этой формы ассоціацій къ устройству и управленію Маріинскимъ воднымъ сообщеніемъ?

Для рѣшенія означенныхъ вопросовъ представляются слѣдующія соображенія:

А. По первому вопросу.

Устройство и управленіе паровыми двигате-

лями будетъ ли успѣшнѣе и примѣнимѣе къ интересамъ судоходства, когда оно будетъ въ рукахъ акціонерной компаніи или въ общественномъ управленіи грузоотправителей?

Нельзя не согласиться съ мнѣніемъ Биржеваго комитета, которое, впрочемъ, далеко не новое открытіе, что частная компанія заботится объ увеличеніи своихъ выгодъ и что эти выгоды, естественнымъ образомъ, покрываются излишкомъ, падающимъ на потребителя; но Биржевой комитетъ забываетъ другую сторону медали, а именно, что могутъ быть два другихъ случая, примѣрами которыхъ полна акціонерная практика, во-1-хъ. Компанія можетъ выручать сборы только что покрывающіе расходы, такъ что въ прогрессіи съ уменьшеніемъ процента прибылей будетъ уменьшаться и дѣйствительная стоимость складочнаго капитала, находящагося въ рукахъ акціонеровъ, къ явной выгодѣ потребителей; и во 2-хъ. Что компанія можетъ быть ликвидирована и тогда капиталъ акціонеровъ является пожертвованіемъ въ пользу потребителей, представляя собою не болѣе какъ дорого стоющій опытъ, на основаніи коего можетъ возникнуть новое общество при болѣе раціональныхъ условіяхъ.

Положимъ, что въ кооперативномъ проектѣ Правительство и грузоотправители будутъ одинаково гарантированы относительно устройства туэрнаго движенія, которое принимаютъ на свой страхъ и рискъ учредители, но тѣмъ неменѣе эксплуатація предпріятія представляетъ не меньшія опасности относительно сборовъ. Если мы предположимъ, что сборы будутъ значительно менѣе

расходовъ, такъ что 5% гарантіи будутъ недостаточны на покрытіе разности; то спрашивается, чѣмъ же возмѣстить эту разность и не придется ли дѣлать налогъ на грузоотправителей? Гдѣ же, въ такомъ случаѣ, выгоды, которыя представляетъ собою общественное управленіе?

А случай недостатка подвижного состава, предвидѣнный въ §§ 12 и 16 проекта А и разрѣшаемый очень просто увеличеніемъ акціонернаго капитала, какъ придется разрѣшить его при общественномъ управленіи?

Понятно, что при отсутствіи складочнаго капитала окажется необходимымъ составить его посредствомъ новаго налога на судоходство.

Если же явится положительная невозможность продолжать на общественный счетъ убыточную туэрную тракцію и придется ликвидировать предпріятіе, то ясно, что при акціонерномъ обществѣ весь убытокъ понесутъ вкладчики, а при общественномъ кто же понесетъ эти убытки? Вѣроятно, потребители Маріинской системы откажутся, а такъ какъ принудить ихъ нельзя, то и придется принять убытки эти на счетъ Государственнаго Казначейства.

Наконецъ, обходя уже давно рѣшенный вопросъ о томъ, что общественное управленіе находится въ несравненно худшихъ условіяхъ нежели коммерческое, намъ остается выразить наше сомнѣніе о томъ, что врядъ ли даже можетъ состояться подобное общество, на томъ основаніи, что мало найдется охотниковъ подвергнуть себя риску изъ одного только желанія получить и ничтожную и весьма сомнительную выгоду.

В. По второму вопросу.

Такъ какъ относительно устройства и управленія Маріинскою системою въ обоихъ проектахъ проводится принципъ участія грузоотправителей, то который изъ нихъ долженъ быть признанъ наиболѣе достигающимъ цѣли?

Не повторяя указаній, сдѣланныхъ нами при сравненіи главныхъ положеній обоихъ проектовъ, нельзя не замѣтить, что образованіемъ комитета въ акціонерномъ обществѣ дается болѣе обширное поле дѣятельности заинтересованнымъ лицамъ, такъ какъ не одни грузоотправители, но и судопромышленники получаютъ участіе въ рѣшеніи общественныхъ вопросовъ; если же проектъ В (на артельныхъ началахъ) предоставляетъ болѣе выгоды тѣмъ, что излишки сборовъ за судоходство возвращаются грузоотправителямъ; то обстоятельство это нисколько не вредитъ самой системѣ устройства комитета при акціонерномъ обществѣ, на томъ основаніи, что если Правительство сочтетъ возможнымъ, то ничто не мѣшаетъ даровать и акціонерцому обществу тоже самое преимущество.

Затѣмъ, нельзя опровергать приведенные выше доводы о томъ, что акціонерное общество представляетъ болѣе обезпеченія Правительству въ даруемой имъ по тому и другому проекту гарантіи.

Кромѣ того, необходимо замѣтить, что въ нашемъ обществѣ составилось весьма неправильное мнѣніе о причинахъ, по коимъ казенное управленіе оказывается несо-

стоятельнымъ въ предпріятіяхъ, имѣющихъ коммерческій характеръ.

Докладчикъ Общества для Содѣйствія Промышленности и Торговлѣ весьма близко подходитъ къ истинѣ; онъ говоритъ:

„Свободный контроль за ходомъ дѣла, подвѣдомственнаго высшимъ лицамъ администраціи, со стороны общественнаго мнѣнія дѣлается невозможнымъ.“

Постараемся развить эту мысль. Если свободному контролю докладчикъ противупоставляетъ отсутствіе гласности или права указывать на недостатки правительственнаго управленія, то это мнѣніе неоправдывается тѣми нападками, которымъ подверглась администрація Маріинской системы, и за которые никто не былъ привлеченъ даже къ малѣйшей отвѣтственности. Что же касается до указанія самому Правительству недостатковъ или злоупотребленій служащихъ, то по законамъ нашимъ это не только составляетъ право, но даже обязанность всякаго гражданина. Приведеннымъ нами примѣромъ и ссылкою на законъ, мы указываемъ лишь на принципъ, не споря, что могутъ быть исключенія, но, въ свою очередь, подобныя исключенія нельзя возводить въ принципъ, непригодности казеннаго управленія коммерческими предпріятіями.

Мы полагаемъ, что причина заключается хотя и дѣйствительно въ контролѣ, но только совершенно съ другой точки зрѣнія.

Въ частныхъ коммерческихъ предпріятіяхъ, отвѣтственность за худое управленіе несетъ капиталъ, въ ру-

кахъ котораго находится и распорядительная и контрольная власть, не отдающая никому отчета. Успѣхъ такого управленія измѣряется прибылями, на основаніи коихъ и составилась идея о преимуществѣ частнаго управленія передъ казеннымъ. Но проникалъ ли кто во внутреннюю организацію этого управленія? Вѣроятно, нѣтъ, потому что это возможно лишь тогда, когда ликвидація предпріятія выкажетъ всѣ ошибки управленія.

Какимъ же образомъ можно по внѣшности судить о внутреннемъ достоинствѣ администраціи?

Что же представляетъ намъ организація общественнаго управленія, которое по обыкновенію привыкли смѣшивать съ частною дѣятельностію только потому, что принципалы его не принадлежатъ къ правительственной эрархіи, а служащіе не называются чиновниками? Гдѣ же образцовое управленіе общественными предпріятіями?

Наши акціонерныя компаніи, земство и городскія управленія, представляютъ намъ массу такихъ ошибокъ и злоупотребленій, которыя были бы немыслимы въ правительственной администраціи. Слѣдовательно, система общественныхъ управленій точно также не представляетъ полной желаемой гарантіи обществу и затѣмъ весь успѣхъ казенной, частной и общественной администраціи сводится къ способности и благонамѣренности лицъ, управляющихъ предпріятіями. Въ состояніи ли общество предупредить вредныя дѣйствія однихъ и содѣйствовать благонамѣренности другихъ? Вотъ вопросъ, въ которомъ должно искать рѣшенія задачи.

Въ виду постоянно предлагаемой гражданами безкорыстной службы на общую пользу Государства, составилась идея *общественнаго контроля*, независимаго отъ *контроля административнаго*, присущаго каждому отдѣльному управленію.

Приложеніе системы общественнаго контроля ограничилось до сихъ поръ однимъ Государственнымъ управленіемъ и проявилось въ далеко еще несовершенной формѣ народнаго представительства.

Не странно ли, что всѣ усилія интелигенціи направились къ разработкѣ самой сложной системы контроля, гдѣ высшіе интересы Государственные часто не поддаются теоріи, а болѣе удобная и не менѣе нуждающаяся среда общественныхъ управленій была совершенно обойдена. Мы до сихъ поръ видимъ въ нихъ туже теорію собственнаго контроля въ собственномъ управленіи, несостоятельность которой и подвергалась въ Государственной администраціи критическому анализу.

Не входя въ дальнѣйшее разъясненіе теоріи контроля, мы можемъ указать на принятую въ проектѣ акціонерной концессіи комбинацію, которая, по нашему мнѣнію, разрѣшаетъ задачу и вполнѣ удовлетворяетъ самымъ строгимъ требованіямъ контроля.

Мы видимъ, что акціонерному управленію Маріинскою системою, преслѣдующему свои интересы и свои цѣли, противопоставляется комитетъ, въ который входятъ на равныхъ правахъ, какъ грузоотправители, такъ и судопромышленныки, преслѣдующіе, въ свою очередь, другія цѣли и другіе интересы.

Очевидно, что борьба такихъ различныхъ интересовъ будетъ самымъ прочнымъ орудіемъ контроля, а необходимость соглашенія этихъ интересовъ вызоветъ или добровольно или подъ медіаторствомъ Правительства самыя выгодныя условія для правильнаго и раціональнаго судоходства.

Вѣроятно, читатели согласятся съ нами, что упомянутая комбинація далеко совершеннѣе той, гдѣ общественному управленію вручается и распорядительная, и контролирующая власть.

С. По третьему вопросу.

Согласуется ли форма проэкта В (на артельныхъ началахъ) съ основными принципами кооперативныхъ товариществъ и при какихъ условіяхъ возможно приложеніе этой формы ассоціацій къ устройству и управленію Маріинскимъ водянымъ сообщеніемъ?

Мы уже видѣли, что система кооперативныхъ (взаимнаго содѣйствія) обществъ заключается въ демократизаціи акціонерныхъ ассоціацій, образовавшихся, въ свою очередь, съ цѣлью демократизацій капитала коммерческихъ обществъ; слѣдовательно, подчиняясь по формѣ акціонернымъ началамъ, вся задача кооперативныхъ ассоціацій заключается въ ограниченіи значенія складочнаго капитала. (Совершенное уничтоженіе его, какъ мы упоминали, не мыслимо и ведетъ къ соціализму).

Для удовлетворенія этой цѣли въ складочномъ капиталѣ денежные взносы уменьшаются и часть ихъ замѣняется или капитализаціею на дополнительную сумму труда, или вкладами на туже сумму имущественнаго обезпеченія.

На семъ основаніи кооперативныя ассоціаціи раздѣляются на общества производства, основаніемъ коихъ служитъ капиталъ и трудъ, и на общества потребленія и взаимнаго кредита и страхованія, основаніемъ коимъ служитъ капиталъ и обезпеченіе.

Денежные вклады необходимы въ кооперативныхъ обществахъ для основнаго фонда и для оборотнаго капитала, а обезпеченіе—для пріобрѣтенія обществомъ кредита и какъ источникъ для возмѣщенія случайныхъ убытковъ при операціяхъ.

Кромѣ того, припомнимъ еще два основныхъ начала ассоціацій вообще: добровольное соглашеніе и равноправность вкладчиковъ.

Установивъ эти принципы, обратимся къ проекту устройства и управленія Маріинскою системою на артельныхъ началахъ, и посмотримъ, насколько онъ удовлетворяетъ системѣ кооперативныхъ ассоціацій, принадлежащихъ къ разряду обществъ потребленія.

Во 1-хъ. Признаваемые въ ней за членовъ ассоціаціи грузоотправители входятъ въ ассоціацію безъ всякихъ капитальныхъ взносовъ, а обязанность составленія основнаго фонда возлагается на пайщиковъ; затѣмъ, въ проектѣ не упоминается вовсе объ оборотномъ капиталѣ, необходимость котораго не подлежитъ сомнѣнію.

Кто же обязанъ будетъ необходимыми для образованія его вкладами?

Во 2-хъ. Выпускъ облигацій, какъ видъ займа подъ обезпеченіе, предполагаетъ какое бы то нибыло имущество, служащее залогомъ и способное къ ликвидаціи въ случаѣ несостоятельности общества. Такого залога нѣтъ въ проектѣ.

Въ 3-хъ. Вкладчики капиталовъ въ предпріятіе названы *пайщиками*, и вклады ихъ обезпечены Правительствомъ въ minimum'ѣ дохода 5%, и погашенія, подобно тому, какъ обезпечиваются акціонерныэ вклады. Слѣдовательно, пайщики эти должны быть, по существу самаго дѣла, членами ассоціаціи. Между тѣмъ, въ проектѣ положительно сказано, что пайщики не имѣютъ голоса и не участвуютъ въ собраніи. Кто же рѣшится вложить капиталъ какъ пайщикъ, не имѣя участія въ управленіи и въ доходахъ общества? Если же предположить, что выпускъ облигацій будетъ сдѣланъ Правительствомъ подъ обезпеченіе Маріинскою системою, то врядъ ли можно ожидать согласія Правительства на такую финансовую операцію. Удерживая за паями значеніе облигацій можно лишь достигнуть того, что Министерство Финансовъ, не отрицая права общества на ихъ выпускъ, откажетъ въ правительственной гарантіи, подобно тому, какъ оно отказало С.-Петербургскому Биржевому купечеству по поводу его проекта, въ который входила таже комбинація необезпеченныхъ облигацій.

Въ 4-хъ. Проектъ, предоставляя всѣ выгоды грузоотправителямъ и не требуя отъ нихъ взносовъ, не возла-

гаетъ на нихъ и обезпеченія случайныхъ убытковъ. Таковые убытки можетъ быть и не будутъ, но предвидѣть ихъ, во всякомъ случаѣ, необходимо. Мы видимъ, что пайщики гарантированные опредѣленнымъ процентомъ за свои вклады, не могутъ быть привлечены къ отвѣтственности, тѣмъ болѣе, что складочный капиталъ ихъ имѣетъ опредѣленное назначеніе; кто же будетъ обязанъ нести эти убытки?

и въ 5-хъ. Проектъ разсчитываетъ на соединеніе въ общество всѣхъ грузоотправителей. Можетъ быть, что выгоды, предоставляемыя проектомъ и привлекутъ ихъ поголовно. Но если разсчетъ этотъ окажется ошибочнымъ и если хотя одинъ изъ нихъ не пожелаетъ вступить въ ассоціацію, то обществу придется ликвидировать не начавъ своихъ дѣйствій, такъ какъ въ основаніе его принято начало несогласное съ закономъ и принципами ассоціацій, требующихъ добровольнаго вступленія членовъ въ общество.

Не имѣя въ виду продолжать дальнѣйшую разработку приведенныхъ нами соображеній, мы, въ видѣ заключенія, считаемъ долгомъ выразить наше мнѣніе, что съ устраненіемъ, если это возможно, указанныхъ нами отступленій въ проектѣ, мы считаемъ существованіе кооперативнаго общества для устройства и управленія Маріинскою системою не только возможнымъ, но даже и желательнымъ.

ГЛАВА VI.

Богатая невѣста на Руси.—Притязанія жениховъ.—Можно ли ихъ принимать въ совѣтъ опекуновъ.—Разсужденіе о правахъ, основанныхъ на законѣ.—Поползновеніе на приданое.—Есть-ли надежды на счастіе невѣсты. — Быль, въ видѣ притчи. — Заключеніе.

Вотъ уже нѣсколько времени, чуть не весь нашъ денежный міръ ухаживаетъ за одной богатой невѣстой, у которой имѣется хотя и сильно разстроенное, но весьма капитальное состояніе. Невѣста эта хоть и не можетъ похвалиться особенной молодостью, но по обстоятельствамъ, лишена голоса въ распоряженіи своею участью и судьба ея зависитъ отъ опекуновъ, которымъ принадлежитъ право располагать ея будущностью. Понятно, что вся толпа претендентовъ, хвастающихся своею безкорыстностью, но тѣмъ не менѣе желающихъ устроиться на счетъ капиталовъ аппетитной невѣсты, осаждаетъ настолько саму красавицу, сколько ея полновластныхъ опекуновъ. Въ послѣдніе дни нашелся еще одинъ искатель, который вмѣсто того, чтобъ ухаживать за богатой невѣстой обыкновенными путями, задумалъ проникнуть въ са-

мый ареопагъ завѣдывающихъ ея судьбою опекуновъ, съ тѣмъ, чтобы на ихъ семейномъ совѣтѣ самому подать голосъ въ свою пользу.

Но, что́ же эта за невѣста? спросятъ насъ, и кто эти претенденты на ожидаемую отъ нея благостыню?

Невѣста эта—любимое дитя нашей кормилицы-Волги и крестница Петра Великаго—*Маріинская система*; претенденты на ея состояніе—господа, желающіе повытянуть отъ опекуновъ капиталы, необходимые для поправленія ея разстроенныхъ, хотя и громадныхъ сокровищъ, а новый соперникъ ихъ—Земство Новгородской Губерніи.

Взглянемъ же на дѣло серьёзно.

Въ послѣднее время къ числу соискателей на эксплуатацію Маріинской системы присоединилось и Новгородское земство, принадлежащее, какъ видно, къ тому же сонму *лицъ прямо заинтересованныхъ въ дѣлѣ*, но предъявляющее свои права на *исключительное* пріобрѣтеніе одного изъ самыхъ цѣнныхъ сокровищъ Россіи.

Земству угодно, какъ мы слышали, вступить въ число членовъ комитета, которому Правительство вручило судьбу Маріинской системы. Но кому же неизвѣстно, что въ системѣ публичныхъ изслѣдованій (Enquêtes lègislatives), составляющей цѣль комитета, не только не могутъ быть допускаемы заинтересованныя лица, но даже и представители корпоративныхъ мнѣній не должны въ немъ участвовать, какъ лица, являющіяся съ предвзятыми идеями, обязательными для нихъ въ силу полученнаго ими полно-

мочія. Принципъ этотъ такъ логиченъ, что не стоитъ и доказывать его.

Мы не споримъ, что должно выслушать предложеніе претендента, что можно позволить ему выхвалять себя сколько угодно, что не зачѣмъ мѣшать ему давать обѣщанія и клятвы; но воля ваша, ни на что не похоже было бы, на предложенный въ семейномъ совѣтѣ вопросъ, достоинъ ли претендующій или нѣтъ, позволить ему сказать: *да, достоинъ*, и на вопросъ, принять ли его предложеніе или нѣтъ, дать ему право отвѣчать: *да, принять*.

Если другимъ соискателямъ изъ того же разряда *заинтересованныхъ лицъ*, а именно *представительству общихъ интересовъ торговли и промышленности* дано уже право присутствовать въ собраніяхъ комитета, то это, какъ намъ кажется, оправдывается необходимостію вразумить представительство въ неосновательности подачи безсмысленныхъ протестовъ. Къ тому же, по всѣмъ вѣроятіямъ, роль его депутатовъ ограничится однимъ экспертизмомъ, такъ какъ, смѣемъ думать, этимъ лицамъ не предоставлено будетъ право, при обсужденіи достоинства чужихъ проектовъ, сказать непремѣнно *нѣтъ*, а при обсужденіи собственнаго ихъ проэкта отвѣчать несомнѣннымъ *да*.

Ясно, что просвѣщенное Новгородское земство и безъ вразумленія пойметъ неловкость положенія настаивать на исключительной способности своей въ устройствѣ Маріинской системы и, вѣроятно, предоставитъ сужденіе о томъ лицамъ, попечительству которыхъ она ввѣрена, а потому-то, по нашему крайнему разумѣнію, и не будетъ на-

добности нарушать принципъ системы публичныхъ изслѣдованій съ тѣмъ, чтобы въ угоду земству призывать его уполномоченныхъ въ комитетъ. При предстоящемъ въ немъ обсужденіи технически-строительныхъ, финансовыхъ и торговыхъ вопросовъ, ему нужны, прежде всего, компетенные эксперты, которыми врядъ ли могутъ считаться члены земства, такъ какъ избраніе ихъ для завѣдыванія дѣлами земства не можетъ еще служить цензомъ ихъ высокихъ познаній въ строительномъ искусствѣ, финансахъ и торговлѣ. Земство представляетъ проектъ тѣхъ условій, которыми оно полагаетъ достигнуть рѣшенія задачи. Казалось бы его дѣло сдѣлано, а затѣмъ, пусть судятъ добрые люди, такъ нѣтъ. „Я—говоритъ земство—не думаю доказывать,—это послѣ, а я, на основаніи такой-то и такой статьи положенія о земскихъ учрежденіяхъ, *имѣю право* облагодѣтельствовать, такъ значитъ и нѣчего разсуждать, съумѣю или нѣтъ, тутъ важны только статьи, дающія мнѣ это право“.

Посмотримъ, что это за статьи?

„Въ положеніи о земскихъ учрежденіяхъ —говоритъ журналъ Новгородской замской управы—есть *указаніе* на то, что законодатель, *въ извѣстныхъ предѣлахъ*, желаетъ привлечь ихъ къ участію по устройству водяныхъ путей сообщеній. Въ ст. 62 пунк. III, къ обязанностямъ земскихъ учрежденій отнесено содержаніе бечевниковъ; въ ст. 64 пунк. IV, открытіе и перенесеніе пристаней“.

Право устройства гидротехническихъ сооруженій, основанное на обязанности содержанія сухопутныхъ бечев-

никовъ (?) и на *открытіи и перенесеніи* береговыхъ пристаней (?). Какова аргументація? Основываясь на ней становится не только возможнымъ, но даже несравненно легче допустить и сельскія общины, обязанныя содержаніемъ проселочныхъ дорогъ, къ постройкѣ желѣзныхъ путей, — тутъ, по крайней мѣрѣ, дѣло шло бы объ однородныхъ сухопутныхъ сообщеніяхъ. Мы не понимаемъ, откуда берется такая компетентность земства. Неужели оно полагаетъ, что справившись съ устройствомъ бичевниковъ оно пріобрѣло уже высшія инженерныя познанія, которыя, при отсутствіи обезпеченія, какъ мы увидимъ далѣе, только и могутъ служить гарантіею успѣха въ трудныхъ гидротехническихъ сооруженіяхъ? Чтобы судить, какъ выполняется земствомъ хитрое дѣло починки бечевниковъ, мы укажемъ на протоколъ III-го засѣданія особой коммиссіи, учрежденной въ 1868 году объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи, въ которомъ упоминается, что при разсужденіи о бечевникахъ инженеры-техники заявили: „*что со времени передачи въ распоряженіе Олонецкаго Земства бечевниковъ рѣки Свири они нисколько не улучшились.*“ А намъ обѣщаетъ Новгородское земство совершенство при устройствѣ всей Маріинской системы; какъ же это объяснить? Остается предположить, что для ремонта бечевниковъ требуется болѣе инженерныхъ познаній, чѣмъ для устройства гидротехническихъ сооруженій.

„Кромѣ того — продолжаетъ тотъ же журналъ Земства — съ устройствомъ водяныхъ путей сооб-

щеній тѣсно связаны обязанности земскихъ учрежденій по предметамъ, возложеннымъ на нихъ закономъ, а именно:

„1) Обезпеченіе народнаго продовольствія (полож. о зем. учрежд. ст. 2 пунк. III); 2) попеченіе о развитіи мѣстной торговли и промышленности (тамъ же ст. 2 пунк. VI); 3) попеченіе о народномъ здравіи (тамъ же ст. 2 пунк. VII) и 4) содѣйствіе къ предупрежденію падежей скота (тамъ же ст. 2 пунк. VIII)“.

Земство, какъ кажется, забываетъ пословицу, что міръ не клиномъ сошелся. Неужели, по его понятіямъ, только и свѣту, что у него въ окошкѣ и что назначеніе Маріинской системы заключается единственно въ удовлетвореніи мѣстныхъ интересовъ Земства, которымъ должны подчиниться интересы всего громаднаго бассейна Волги и обширнаго пространства Сѣверныхъ губерній, всей производительности и промышленности этого края и всей внѣшней и внутренней торговли страны? Неужели земство 9-ти уѣздовъ полагаетъ управлять интересами цѣлаго Государства? По всему видно, что оно такъ и полагаетъ, иначе съ какой стати и чѣмъ оправдать соединеніе 4 губернскихъ и 9-ти уѣздныхъ земскихъ управъ въ одно центральное управленіе. Вотъ, по истинѣ, замѣчательный образчикъ политическихъ мудрствованій Новгородскаго Земства.

Положимъ, что взглядъ нашъ не вѣренъ и что Земство имѣетъ право получить въ свои руки бразды правленія; но и въ такомъ случаѣ насъ смущаютъ два обстоятельства. Во-первыхъ, для благосостоянія Маріинской системы необходимо, какъ это торжественно сознаетъ и

само земство, уничтоженіе коноводнаго промысла и введеніе паровыхъ двигателей. Почему же оно не берется за устройство этого весьма сложнаго и труднаго дѣла, а ограничивается только выполненіемъ подряда по постройкѣ сооруженій на системѣ, для чего, какъ извѣстно, существуютъ спеціалисты подрядчики, и довольствуется наймомъ техниковъ и артели рабочихъ, что̀ не составляетъ особаго затрудненія, въ виду полной безотвѣтственности земства?

Что же касается до самаго существеннаго дѣла, именно, мѣстнаго надзора за судоходствомъ, то надзора этого судя по исчисленію расходовъ на административное управленіе, какъ видно, вовсе не предполагается, потому что земское управленіе стоимостію въ 100,000 рублей слагается изъ суммъ: а) на усиленіе средствъ 9-ти уѣздныхъ управъ по 5 т. р. каждой—45,000 руб.; б) на усиленіе средствъ 4-хъ управъ по 5 т. р. каждой — 20,000 р.; в) на общій комитетъ, жалованья 6-ти членамъ 22,000 руб., на разъѣзды—6000 р. и на канцелярію комитета—7000 руб. Итого 100,000 руб. Спрашивается, гдѣ же лица мѣстнаго надзора? Нельзя же предположить кочеваніе уѣздныхъ и земскихъ управъ и общаго ихъ комитета со всѣми канцеляріями по тысячеверстному протяженію системы.

Второе обстоятельство, подающее намъ поводъ къ нѣкоторому сомнѣнію, въ дѣйствительности, желанія земства составить счастіе дорогой всему народу русскому Маріинской системы, заключается въ томъ, что оно слишкомъ распространяется о своей безкорыстности, слиш-

комъ нѣжничаетъ, слишкомъ много говоритъ о своихъ способностяхъ, а между тѣмъ не забываетъ и о приданомъ. *Представительство общихъ интересовъ торговли и промышленности* хотя и имѣетъ тоже поползновеніе, но выражается гораздо деликатнѣе, оно не проситъ денегъ, а только позволенія заключить особаго рода заемъ, подъ обезпеченіе залогомъ чужого имущества *). Земство прямо и безъ церемоніи представляетъ счетъ, сколько слѣдуетъ ему отпустить деньгами изъ Государственнаго Казначейства **).

---

*) Вся Маріинская система не перестаетъ быть государственнымъ имуществомъ и, поступая лишь въ завѣдываніе управленія, можетъ служить формальнымъ обезпеченіемъ вѣрнаго платежа процентовъ и погашенія занятыхъ на сей предметъ капиталовъ. (Проектъ С.-Петербургскаго Биржевого комитета, отдѣлъ I-й. А. пунктъ VI, стр. 26-я).

**) Изъ Государственнаго Казначейства будутъ отпускаемы въ распоряженіе земскихъ управъ ежегодно слѣдующія суммы:

1-й годъ:	на постройки.....	2,094,280 р.	
	на управленіе.....	310,200 »	
			2,404,480 р.
2-й годъ:	на постройки.....	2,693,460 р.	
	на управленіе.....	310,200 »	
			3,003,660 »
3-й годъ:	на постройки.....	2,000,810 р.	
	на управленіе.....	310,200 »	
			2,311,010 »
4-й годъ:	на постройки.....	944,530 р.	
	на управленіе.....	310,200 »	
			1,254,730 »
А всего въ 4 года:	на постройки.....	7,733,080 р.	
	на управленіе.....	1,240,800 »	
			8,973,880 »

(Журналъ Новгородской Губернской Земской Управы. Проектъ пунктъ 15-й).

Понятно, что при этомъ всякіе коментаріи излишни. Пришла потребность благодѣтельствовать, а денегъ нѣтъ. Какъ же тутъ быть? Разумѣется, въ виду добраго дѣла, нужно попросить. Отчего и не дать для добраго дѣла; но чѣмъ же это обѣщаніе можетъ быть обезпечено? О! на этотъ счетъ можно быть покойнымъ. Вотъ что предлагаетъ земство въ 7-мъ пунктѣ своего проекта.

„Если земство медленно, или неправильно ведетъ принятыя имъ въ свое завѣдываніе работы, то Министерство Путей Сообщенія имѣетъ право указать на это распорядительному комитету, предъявивъ свои опредѣленныя требованія. Не позже, какъ въ мѣсячный срокъ должно быть приступлено къ исполненію требованій Министерства; если же ни распорядительный комитетъ, ни Земскія учрежденія, не примутъ надлежащихъ мѣръ, то Министерство можетъ дать вторичныя указанія, и если чрезъ мѣсяцъ послѣ этого вторичнаго указанія не послѣдуетъ исполненія, то Министерство Путей Сообщенія можетъ сдѣлать распоряженіе о принятіи всѣхъ работъ въ непосредственное вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія“.

Въ виду такой милой наивности, становится яснымъ, что Земство предлагаетъ комитету не болѣе, какъ маленькую пробу на 9 милліоновъ, успѣхъ которой не гарантируетъ, а при неудачѣ и при непроизводительной затратѣ суммъ, раздѣлывается весьма простымъ способомъ—обратною передачею работъ въ казенное управленіе. Спрашивается, зачѣмъ же, при такихъ условіяхъ, терять время на передачи?

При совершенной невозможности отвѣчать на такой

затруднительный вопросъ, намъ приходилось бы поставить точку и окончить наше сказаніе, если бы не вспомнили мы о слѣдующемъ случаѣ изъ практики общественнаго управленія, какъ нельзя болѣе способномъ отвѣчать на заданный вопросъ.

Прошлое столѣтіе замѣчательно было попытками открывать водяные пути для развитія торговли. Между прочимъ, по рѣкѣ Сейму, въ 1788 году, спущено было въ Херсонъ 7 барокъ купца Гекова. Понесенные имъ убытки отъ трудности сплава судовъ въ весеннее время черезъ мельничныя плотины, которыми преграждена рѣка Сеймъ, повидимому, отбили охоту у нашихъ Веспуціевъ пользоваться открытіемъ Колумба-Гекова. Но произведенный опытъ сообщенія съ Днѣпромъ глубоко запалъ на душу помѣщикамъ Курской и Черниговской Губерній, ожидавшихъ, при посредствѣ этого пути, увеличенія сбыта своихъ произведеній.

(Рѣка Сеймъ беретъ начало въ Курской Губерніи, въ Старооскольскомъ Уѣздѣ, подъ названіемъ Колдубанской Сеймы. Въ томъ же уѣздѣ присоединяется къ ней рѣчка Донецкая Сеймь. Затѣмъ, подъ именемъ Сеймы или Сеймъ, она протекаетъ черезъ Тимскій и Курскій уѣзды въ 7 верстахъ отъ Курска, и направляясь черезъ Рыльскій и Путивльскій Уѣзды, въ 4-хъ верстахъ отъ Путивля, переходитъ въ Черниговскую Губернію и пройдя по уѣздамъ Кролевецкому и Конотопскому, впадаетъ, близъ мѣстечка Батурина, въ рѣку Десну, притокъ Днѣпра, нѣсколько повыше Кіева).

За мысль, посредствомъ улучшенія рѣки Сейма сдѣ-

лать весь водяной путь судоходнымъ, горячо принялся курскій помѣщикъ и бывшій посланникъ при Баварскомъ дворѣ князь Барятинскій. Въ 1814 году, преслѣдуя общее желаніе дворянства, онъ обратился къ генералу Деволанду, Начальнику Путей Сообщенія, прося его обратить вниманіе на важность этого сообщенія, причемъ предложилъ пожертвовать на дѣло это: отъ себя 15,000 рублей, отъ сестры своей, графини Толстой 5,000 рублей, присовокупивъ, что всѣ вообще окрестные помѣщики согласны способствовать своими приношеніями.

Произведенныя, по предписанію Главноупарвляющихъ Путями Сообщеній генераловъ Деволанда и Бетанкура, изысканія указали на совершенную безполезность этой системы сообщенія, въ виду громадныхъ расходовъ, которые потребуются на приведеніе рѣки Сейма въ судоходное положеніе. На томъ дѣло это и пріостановилось до 1825 года.

По возвращеніи въ Россію, князь Барятинскій возобновилъ свое неудавшееся ходатайство. Герцогъ Александръ Виртембергскій, вступившій на мѣсто Главноуправляющаго Путями Сообщенія, принялся серьезно за это дѣло и потребовалъ точныхъ свѣдѣній о средствахъ, которыми можетъ располагать дворянство Курской Губерніи. Отвѣтомъ на это былъ приговоръ дворянства, по коему предполагалось собрать въ 4 года сумму 176,349 рублей ассигнаціями.

Въ 1832 году Министерство, по подробномъ разсмотрѣніи, одобрило проектъ маіора Михайлова, по которому раціональное устройство системы было исчислено въ

1,660,412 рублей, т.-е., чуть не въ 10 разъ дороже той суммы, которую предполагало дворянство.

Такая высокая оцѣнка возбудила ропотъ и повела къ различнымъ нареканіямъ на инженеровъ, которые, будто бы, *не умѣютъ* строить дешево и *не знаютъ*, какъ принаравливаться къ дѣйствительнымъ потребностямъ, а все мѣряютъ на казенный аршинъ.

Въ такихъ трудныхъ обстоятельствахъ, изъ числа дворянъ явился курскій помѣщикъ Надворный Совѣтникъ Пузановъ, который, какъ членъ Мануфактурнаго Совѣта, счелъ себя лицомъ болѣе инженеровъ компетентнымъ въ устройствѣ водяныхъ сообщеній и предложилъ свой проектъ *съ холостыми или яловыми скрынями* вмѣсто шлюзовъ. По его соображеніямъ, проектъ этотъ обходился въ 100,000 руб. ассигнаціями, т.-е. въ 16½ разъ дешевле стоимости, исчисленной инженерами.

Предводитель дворянства, одобривъ вполнѣ проектъ *„извѣстнаго въ своихъ познаніяхъ составителя“*, отнесся къ Министру Финансовъ, графу Канкрину, съ просьбою объ исходатайствованіи Высочайшаго соизволенія на устройство судоходства подъ наблюденіемъ составителя проекта Пузанова и о названіи системы именемъ Государыни Императрицы.

Не смотря на поддержку Министра, покойный Государь Николай Павловичъ отнесся съ недовѣріемъ къ проекту и пожелалъ, чтобы онъ былъ предварительно разсмотрѣнъ инженерами. Понятно, что вѣдомство Путей Сообщенія не одобрило измышленій г. Пузанова и съ недовѣріемъ отнеслось къ исчисленной имъ стоимости въ

100,000 руб., считая ее немыслимою, въ виду правильно и крайне умѣренно назначенной инженерами суммы 1,660,000 рублей.

Между тѣмъ, графъ Канкринъ, видя колебаніе Государя, представилъ ему протоколъ опыта о примѣненіи системы Пузанова къ пропуску 2-хъ барокъ, въ присутствіи Архіерея, Губернатора, Предводителя дворянства, дворянъ и приглашенныхъ купцевъ, которые всѣ засвидѣтельствовали о томъ, что мнѣніе техниковъ о негодности проекта опровергается оказавшеюся на дѣлѣ возможностію устройства системы, согласно ходатайству дворянства.

Обстоятельство это, какъ видно, Государь не считалъ еще достаточнымъ для отрицанія компетентности Инженернаго вѣдомства въ вопросѣ объ устройствѣ водныхъ сообщеній. Тогда графъ Канкринъ, отстаивая самостоятельность *общественной дѣятельности лицъ, прямо въ дѣлѣ заинтересованныхъ* и не будучи въ состояніи разубѣдить Государя въ его недовѣріи, сослался на необходимость сдѣлать, по крайней мѣрѣ, опытъ.

Склонившись на это предложеніе графа Канкрина, или какъ предполагать надо, судя по послѣдствіямъ, желая убѣдить его, въ вѣрности своего взгляда на общественную дѣятельность, покойный Государь, разрѣшая передачу устройства Сеймскаго сообщенія въ распоряженіе дворянства, пожелалъ всю потребную сумму на производство опыта пожертвовать отъ себя и отъ покойной Государыни Императрицы, по 50,000 рублей. Затѣмъ, чтобы поощрить усердіе въ устройствѣ этой системы, доз-

волилъ ей именоваться Александрійской и, наконецъ, такъ какъ проектъ Пузанова не одобряется Главнымъ Управленіемъ и признается имъ несоотвѣтственнымъ правиламъ науки, то съ цѣлью не стѣснять самобытную дѣятельность дворянства, Высочайше повелѣлъ отстранить вѣдомство Путей Сообщенія и возложить устройство системы исключительно на мѣстный комитетъ, подъ предсѣдательствомъ курскаго Губернатора.

Къ работамъ было торжественно приступлено въ 1834 году.

Приглашенный комитетомъ отставной инженеръ-подполковникъ Тимоѳеевъ описывалъ Главноуправляющему Путями Сообщенія графу Толю отчаянное положеніе, въ которое онъ поставленъ распоряженіями Комитета; такъ, напримѣръ, на указаніе его о необходимости произвести изысканія и составить проекты, Пузановъ отвѣчалъ, что они совсѣмъ не нужны и приступилъ къ устройству 15-тисаженныхъ шлюзовъ безъ нивеллировки и безъ проектовъ и смѣтъ.

Работы окончены въ 1839 году и, вмѣсто 100,000 рублей, обошлись въ *1,300,000 руб.* (?). Для покрытія такой издержки, превышавшей и разсчеты и средства дворянства, пришлось прибѣгнуть къ помощи казны, и необходимая сумма была отпущена изъ Государственнаго Заемнаго Банка.

Достигнутый результатъ заключался въ пропускѣ 18-ти барокъ въ 1839 году, по 28-ми барокъ въ 1840 и 1841 годахъ и 34-хъ барокъ въ 1842 году.

Далѣе свѣдѣній не имѣется, и, какъ кажется, по при-

чинѣ разстройства системы (черезъ 3 года по окончаніи работъ) суда не могли уже по ней слѣдовать. Извѣстно только, что въ 1842 году, во время бытности Государя въ Курскѣ, губернаторъ объяснялъ остановку судоходства по Сейму препятствіями, встрѣченными по рѣкѣ Деснѣ и ходатайствовалъ объ учрежденіи частной компаніи на акціяхъ.

Въ 1844 году состоялось Высочайшее повелѣніе о передачѣ системы въ Главное Управленіе, которое, въ виду потребности въ радикальной перестройкѣ, испросило повелѣніе о совершенномъ закрытіи системы.

Этимъ оканчивается поучительная повѣсть о выгодахъ общественнаго управленія, имѣвшая свои блистательныя страницы, на которыхъ мы читаемъ тѣ же увѣренія, которыя и нынѣ не скупится расточать Земство, задумавшее принять на себя устройство Маріинской системы.

Опытъ, произведенный Курскимъ дворянствомъ, оцѣнивался въ 100,000 рублей и обошелся въ 1.300,000 рублей ассигнаціями. Повтореніе опыта, которое въ настоящее время предлагаетъ Новгородское Земство, оцѣнивается въ 32 милліона ассигнаціями; во сколько же новый опытъ обойдется Правительству и какими результатами онъ обнаружится въ судоходствѣ по Маріинской системѣ?

Казалось бы, никто не возьмется за рѣшеніе этого мудренаго вопроса; но Земство предлагаетъ свои услуги и для этой цѣли заявляетъ свое право быть членомъ комитета. Неужели у земства нѣтъ своихъ заботъ, что

оно занимается составленіемъ немыслимыхъ проектовъ, выходящихъ изъ важной сферы дѣятельности, начертанной ему закономъ. Неужели оно удовлетворило всѣмъ возлагаемымъ на него надеждамъ и проявило до того блестящимъ образомъ свою дѣятельность, что смѣло надѣется не подать повода къ сомнѣнію въ его компетентности, какъ инженера и какъ администратора?

Какъ же при такой увѣренности должно болѣть сердце Земства, полное желанія облагодѣтельствовать своимъ участіемъ Государство, въ виду безпрерывныхъ нападокъ на его дѣятельность, которыми наполнена наша журналистика?

Приложеніе I.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

изъ доклада членовъ коммиссіи, техниковъ по 1-му отдѣленію коммиссіи 1868 года, объ улучшеніи Маріинской системы въ санитарно-административномъ отношеніи.

Въ докладѣ этомъ указывается на то, что всѣ грунтовые бечевники найдены въ 1868 году, при осмотрѣ коммиссіею, *въ возможно-удовлетворительномъ* состояніи и имѣютъ вездѣ исправные мосты и трубы; часть же бечевниковъ, устроенныхъ въ 1866, 67 и 68 годахъ, представляютъ вполнѣ удобный и хорошій путь для тяги судовъ лошадьми. Грунтовые бечевники по Шекснѣ, на протяженіи 316 верстъ отъ Рыбинска, имѣютъ тотъ общій недостатокъ, что затопляются въ нѣкоторыхъ мѣстахъ высокою весеннею водою на время отъ 1-й до 4-хъ недѣль. (Послѣднее было, впрочемъ, только въ 1867 году, извѣстномъ необыкновеннымъ и продолжительнымъ наводненіемъ).

Полотно бечевника, оставаясь подъ водою, напитывается ею и, смотря по свойству грунта, болѣе или менѣе размягчаясь, представляетъ, до просушки, затруднительный путь для лошадей; подобное же явленіе мо-

жетъ быть при продолжительныхъ дождяхъ. Но грунтъ бечевниковъ нижней части—преимущественно песчаный, или песчано-глинистый, скоро просыхаетъ, и потому часть эта особаго препятствія для тяги судовъ лошадьми не представляетъ, за исключеніемъ пространства, въ разныхъ мѣстахъ, въ сложности до 20 верстъ, гдѣ въ самыхъ низменныхъ мѣстахъ бываютъ болѣе или менѣе значительныя топи.

Бечевники отъ впаденія въ Шексну р. Ковжи до Бѣлозерскаго канала, на протяженіи 83 верстъ по ходовому берегу и еще на 17 верстъ по правому берегу въ порогахъ отъ Ниловицъ до Иванова-Бора, расположенные по низменной и болотистой мѣстности, почти ежегодно и на продолжительное время затоплялись водою и, по причинѣ торфяного свойства грунта, дѣлались неудобопроходимыми; а потому признано необходимымъ ихъ возвысить, устраивая насыпныя земляныя дамбы, не затопляемыя обыкновенными высокими водами.

По словамъ доклада, устройство означенныхъ бечевниковъ должно было окончиться въ 1869 году; затѣмъ, члены-техники предполагаютъ, что для будущаго постоянно исправнаго состоянія бечевниковъ нѣтъ надобности устраивать искусственный, незатопляемый бечевникъ въ остальной части р. Шексны, такъ какъ затопленіе этого бечевника въ нѣкоторыхъ частяхъ хотя и бываетъ, но на время, не болѣе 4 недѣль (послѣднее было только въ 1867 году), и то въ раннюю весну, когда судоходства караванами еще нѣтъ, а идутъ только, въ небольшомъ количествѣ, отдѣльныя суда, и то преимуществен-

но за паровою силою. Слѣдовательно, затрачивать огромный капиталъ, который потребовался бы на возвышеніе остальныхъ 316 верстъ бечевника, для того только, чтобы въ теченіе четырехъ недѣль, когда судоходства еще почти нѣтъ, онъ былъ не затопленъ водою, болѣе чѣмъ неосновательно. Вообще для всегдашняго исправнаго содержанія бечевниковъ, какъ натуральныхъ, такъ и искусственныхъ, необходимо ежегодно, тотчасъ по спадѣ воды, исправлять и устраивать вновь мосты и трубы, гдѣ это потребуется. Въ части грунтовыхъ бечевниковъ, гдѣ окажутся топи, задѣлать ихъ фашинными гатями, и содержать эти мѣста въ постоянной исправности. Мѣстъ такихъ на всемъ протяженіи грунтовыхъ бечевнковъ наберется до 20 верстъ. Также у грунтовыхъ бечевниковъ необходимо содержать въ исправности кюветы, а гдѣ ихъ нѣтъ, то прокопать вновь, дабы, какъ весенняя, такъ и дождевая вода имѣла всегда свободный стокъ. Въ искусственныхъ бечевникахъ должно ежегодно ремонтировать полотно, подсыпкою слоя чуры, такъ какъ чура сбивается лошадьми и ссаривается бечевами; исправлять откосы и гребень бечевника, гдѣ онъ сбивается запряжкою лошадей къ тяговой бечевѣ.

Кромѣ обыкновенныхъ ремонтныхъ работъ, бечевники могутъ потребовать и экстренныхъ, въ случаѣ непредвидѣнныхъ поврежденій, которыя могутъ произойти отъ какихъ-либо особыхъ обстоятельствъ, какъ, напримѣръ, случайныя паводки, т.-е. необыкновенно высокія воды и тому подобныя причины.

Устройство второго бечевника по всему протяженію

Шексны, безспорно, принесло бы пользу судоходству, и на устройство такого бечевника, по распоряженію Окружного Правленія, уже составляются проекты, вмѣстѣ съ проектами общихъ улучшеній по Шекснѣ.

Относительно гидротехническихъ работъ на Шекснѣ, съ цѣлью облегченія судоходства въ нѣкоторыхъ затруднительныхъ мѣстахъ, въ докладѣ указывается на то, что необходимость гидротехническихъ работъ на р. Шекснѣ, для облегченія судоходства, вполнѣ признается вѣдомствомъ Путей Сообщенія, которое постоянно заботится о производствѣ разныхъ работъ съ этою цѣлью. Но недостатокъ ассигнуемыхъ суммъ не дозволяетъ производства этихъ работъ въ требуемыхъ размѣрахъ.

При всей огромной пользѣ, которую принесли судоходству произведенныя доселѣ на р. Шекснѣ работы, облегчивъ ходъ судовъ и давъ возможность паровымъ двигателямъ, до извѣстной глубины воды, буксировать грузныя суда по всей рѣкѣ, чтó также значительно ускорило доставку грузовъ Шексною, работами этими пока не достигнуто еще удешевленія провозки грузовъ и обезпеченія въ рѣкѣ Шекснѣ достаточной глубины воды на всю навигацію въ мелководные годы. Результатовъ этихъ можно достигнуть только шлюзованіемъ рѣки и устройствомъ резервуаровъ запасной воды. Шлюзованіе приведетъ порожистую часть рѣки, имѣющую, вслѣдствіе значительнаго паденія, значительную скорость, въ рядъ горизонтальныхъ, или съ незначительнымъ уклономъ, бассейновъ, движеніе по которымъ судовъ будетъ также легко, какъ и по каналамъ.

Устройство резервуаровъ или водохранилищъ состоитъ въ томъ, чтобы, собравъ достаточное количество воды въ извѣстныхъ мѣстахъ, расходовать оную, по мѣрѣ надобности, въ такой пропорціи, чтобы на Шекснѣ во всю навигацію была достаточная глубина въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ теперь ея недостаетъ.

Кромѣ шлюзованія верхней порожистой части, необходимы улучшенія для обезпеченія достаточной глубины въ меляхъ, ниже впаденія въ р. Шексну р. Суды.

Необходимость подобнаго рода улучшеній для рѣки Шексны сознается вполнѣ, какъ мѣстною администраціею, такъ и Министерствомъ, и уже въ 1847 году были составлены проекты на устройство плотины со шлюзомъ при выходѣ Шексны изъ Бѣлаго озера, съ цѣлью образовать изъ онаго запасный для питанія Шексны резервуаръ, а также проекты обхода Бороивановскихъ и Ниловицкихъ пороговъ шлюзованными каналами, съ устройствомъ плотины въ Колѣнцѣ, съ каналомъ, выходящимъ въ рѣку, ниже Черной Гряды, и проекты нѣсколькихъ другихъ улучшеній между этими частями, состоявшіе въ расчисткѣ пороговъ, мелей и тому подобныхъ работъ. Производство означенныхъ работъ оцѣнивается въ $5^1/_2$ м.

По вопросу о возможности, или невозможности замѣнить конную тягу людьми или вообще живую силу механическою, въ докладѣ указывается, что отъ Рыбинска до Бѣлозерскаго канала ($398^1/_2$ в.) немного болѣе половины судовъ (3.000) идетъ конною тягою, отъ 10 до 15 судовъ въ навигацію народомъ и всѣ остальные суда съ 1867 года за паровыми двигателями, оказавшими громадную услугу.

*

Въ 1866 году доведено до Ниловицъ туерами 355 судовъ, пароходами 151 судно, лошадьми 2,390; въ 1867 году проведено по всей Шекснѣ туерами 564, пароходами 631, лошадьми 1,661. Изъ нихъ до 1,400 судовъ проведено отъ Ниловицъ до Чайки тоже пароходами и туерами.

Отъ Бѣлозерскаго канала до конца шлюзованной части системы до г. Вытегры (214½ в.) суда тянутся частію лошадьми, но преимущественно людьми. Отъ Вытегры до Вознесенской пристани по открытой части р. Вытегры и Онежскому каналу (72½ верстъ) суда идутъ преимущественно лошадьми. Далѣе, по р. Свири (188 верстъ), суда спускаются въ порожистой части на веслахъ или потесяхъ людьми, а частью за пароходами; наконецъ, остальную часть системы до Новой Ладоги, на 56 верстъ, опять тянутся лошадьми или людьми. Нужно замѣтить, что для подъема каждаго судна въ плесахъ р. Шексны требуется вчетверо болѣе лошадей, чѣмъ для движенія того же судна въ прочихъ частяхъ Маріинской системы, а въ порогахъ рѣки—отъ 8 до 12 и даже въ 16 разъ болѣе. Это-то скопленіе лошадей, на незначительномъ пространствѣ, и доставляетъ обильный матеріалъ для сибирской язвы во время эпизоотіи. Если замѣнить конную тягу людьми, причемъ необходимо за каждую лошадь ставить въ тягу не менѣе трехъ человѣкъ, то послѣдствіемъ такой замѣны могутъ быть бѣдствія гораздо сильнѣе сибирской язвы, потому что, при скопленіи людей, которое потребовалось бы на Шекснѣ, при полномъ отсутствіи гигіеническихъ условій, очень легко могли бы появиться повальныя болѣзни. Теперь

тяга людьми производится преимущественно въ каналахъ, гдѣ, какъ сказано выше, для этой тяги потребно людей гораздо менѣе, именно до десяти человѣкъ на судно; но и здѣсь, со времени холеры въ 1866 году, допущена конная тяга, съ цѣлью замѣнить людей лошадьми, а не наоборотъ, и съ этою цѣлью предположено уширеніе бечевниковъ.

При будущихъ предполагаемыхъ въ Маріинской системѣ улучшеніяхъ, живая сила людей и лошадей можетъ быть замѣнена механическою, т.-е. пароходами и туерами, въ слѣдующихъ мѣстахъ: а) по рѣкѣ Шекснѣ, б) по части р. Ковжи отъ Бѣлозерскаго канала до шлюза св. Константина и по р. Свири. Въ остальныхъ же частяхъ системы, должна остаться конная тяга, до пріисканія и введенія въ употребленіе другого способа механической тракціи, примѣненной къ каналамъ. Здѣсь, не лишне сказать, что туерное движеніе въ каналахъ болѣе примѣнимо, чѣмъ обыкновенное буксирное пароходство, потому что туера, при движеніи по цѣпи, производятъ менѣе волненія, чѣмъ колеса парохода; потому движеніе туеровъ не будетъ столь разрушительно для береговъ канала и засоренія его дна. Всѣ эти роды тракціи могутъ быть введены только постепенно, сами собою, т.-е. когда достигнутъ такого развитія, что цѣнность ихъ для доставителя кладей не будетъ дороже конной тяги, а между тѣмъ, будетъ удобнѣе и скорѣе.

Стоимость перевозки грузовъ Маріинскою системою показана въ слѣдующей таблицѣ, приложенной къ докладу.

	ПЛАТА.			
	Въ 1865 году.	Въ 1866 году.	Въ 1867 году.	Въ 1868 году.
	отъ до	отъ до	отъ до	отъ до
Отъ Рыбинска до С.-Петербурга, разстояніе 1,080 верстъ.				
а) Односмѣнная или протяжная.	9½—10 к.	10 —11 к.	11½—13 к.	13 — 15 к.
б) Двухсмѣнная или срочная.	10½—12½	12½—15	13 —14	14 — 18
в) За пароходами.	Не было.	Не было.	12½—17—21	15 — 17—20
Раздѣленіе цѣнъ по частямъ системы:				
1. Отъ г. Рыбинска до Бѣлозерска, въ томъ числѣ Шексною 390½ верстъ и Бѣлозерскимъ каналомъ 18 верстъ, всего 416½ верстъ.				
а) Протяжная или односмѣнная.	4½ — 5½	5½ — 6	5½ — 7	6½ — 7
б) Срочная или двухсмѣнная.	6 — 6½	6 — 6¼	6¼ — 8¼	7½ — 8½
в) За туерами.	. . . . .	. . . . .	5—7—10	5 — 8½—9½
г) За пароходами.	. . . . .	. . . . .	5—8—11	7 — 9½—10
2. Отъ Бѣлозерска до г. Вытегры 194¾ версты, преимущественно людьми.	2½ — 3½	3½ — 4½	3½ — 4½	3½ — 4½
3. Отъ Вытегры до Вознесенской пристани на 7½ верстъ, преимущественно лошадьми. .	¼ — ½	¼ — ½	¼ — ½	¼ — ½
4. Сплавъ по рѣкѣ Свири до р. Сквирицы, на 188 верстъ:				
а) На веслахъ или потесяхъ.	1¼ — 2	1¼ — 2	1¼ — 2	1¼ — 2
б) За пароходами.	осенью . . .	. . . . .	1½ — 2	1½ — 2
	лѣтомъ . . .	. . . . .	1 — 1¼	1 — 1¼
5. Отъ Сквирицы до Новой Ладоги, или канала Императора Александра II, 59 верстъ. Конною тягою.	1 — 1¼	1 — 1¼	1 — 1¼	1 — 1¼
6. По каналу Императора Александра II, конною тягою 102 версты и р. Невою сплавомъ 66½ верстъ, всего 168½ верстъ. . . .	½ — 1¼	½ — ¼	½ — 1¼	½ — 1¼

Свѣдѣнія эти взяты изъ конторъ извѣстнѣйшихъ хлѣбопромышленниковъ, торгующихъ при С.-Петербургскомъ портѣ, и судопромышленниковъ, доставляющихъ клади по Маріинской системѣ. Впрочемъ, на сообщенныя въ этой вѣдомости цифры, членъ Коммиссіи, капитанъ-лейтенантъ Клокачевъ, заявилъ, что по собраннымъ имъ изъ другихъ источниковъ на мѣстѣ свѣдѣніямъ, односмѣнная тяга отъ Рыбинска до Бѣлозерска стоила въ 1868 году maximum 3½ коп., а не 6½ или 7 коп.; двухсмѣнная не выше 5½ коп., а не 7½ или 8½ коп.; даже та и другая была меньше, но никакъ не болѣ означенныхъ имъ цифръ.

По поводу означенной таблицы гг. техники замѣчаютъ, что общее возвышеніе цѣнъ за перевозку грузовъ, въ послѣдніе годы, происходитъ не отъ увеличенія затрудненій, встрѣчаемыхъ судоходствомъ по Маріинской системѣ, такъ какъ затрудненія эти въ послѣдніе годы, вслѣдствіе произведенныхъ работъ, значительно уменьшились, а отъ общаго вздорожанія всѣхъ необходимыхъ для судоходства потребностей. Такъ, напр., въ прежніе годы мѣстныя цѣны были слѣдующія: овесъ четверть отъ 2 р. 50 к. до 3 р., суда унжаки отъ 250 р. до 275 р., снасти за пудъ 3 р. 50 к., плата шкиперу за путину отъ 40 р. до 50 р. Въ послѣдніе же два года цѣны эти возрасли значительно, а именно: овесъ четверть до 4 р. и 4 р. 50 к., суда унжаки до 450 р. и 500 р., снасти за пудъ до 5 р. 50 к., шкиперу за путину отъ 50 р. до 100 р., не говоря уже о вздорожаніи необходимыхъ жизненныхъ припасовъ, которыми судохозяева должны содержать судорабочихъ, а на пути отъ Бѣлозерска до Вытегры кормить и людей, идущихъ въ тягѣ.

Приложеніе II.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

изъ доклада Депутата отъ биржевого купечества на Маріинской системѣ, Капитанъ-Лейтенанта Клокачева. *)

На рѣкѣ Свири я встрѣтилъ очень медленное движеніе судоходства. Массы судовъ съ хлѣбомъ находились безъ движенія при самомъ ничтожномъ вѣтрѣ, вслѣдствіе крайне незначительнаго числа гребцовъ, состоявшихъ преимущественно изъ женщинъ, числомъ отъ 4-хъ до 5-ти человѣкъ, при длинѣ унжаковъ въ 18 саженъ, тогда какъ другія, имѣвшія 16 — 20 человѣкъ, въ то же самое время спускались безпрепятственно внизъ. Во время переѣзда отъ Важинской станціи къ Подпорожью, на протяженіи 15-ти верстъ, мною было составлено шесть актовъ о слишкомъ маломъ числѣ гребцовъ, которые представлены въ подлинникѣ г. начальнику II-го округа.

Въ Вознесенье, отъ очевидцевъ, прибывшихъ съ Маріинскаго Канала, я получилъ очень неутѣшительныя

---

*) Вопросы, касающіеся Маріинской системы. Капитанъ лейтенанта Никандра Клокачева. С.-Петербургъ 1870 года.

свѣдѣнія о положеніи судоходства. Въ шлюзованной части скопилось 800 судовъ; каналомъ шли 46, 50 и даже 56 дней; суточный пропускъ судовъ черезъ шлюзы былъ чрезвычайно ограниченъ, а, между тѣмъ, до половины сентября было уже недалеко.

Значительный подпоръ воды, замедлявшій пропускъ судовъ чрезъ двухкамерные шлюзы и происходившій отъ неблагонадежности послѣднихъ; изобиліе камней и мелей, дѣлавшихъ пропускъ опаснымъ въ вѣтряную погоду и ночное время; чрезвычайно малое число рабочихъ, при чрезмѣрномъ грузѣ; полнѣйшее своеволіе приказчиковъ, шкиперовъ и путинныхъ, приваливавшихъ къ берегу и отваливавшихъ совершенно по своему произволу; постоянныя отлучки рабочихъ для пьянства и разгула, громадное скопленіе судовъ и позднее осеннее время — все это характеризовало очень ясно весьма невыгодное положеніе судоходства. Такъ, къ 15-му сентября, между Константиновскими порогами и Вытегрою (98 верстъ) находилось 812 судовъ, которымъ, по выходѣ изъ шлюзованной части, предстояла Свирь съ ея опасными порогами и каналы, замерзающіе при наступленіи раннихъ морозовъ. А между тѣмъ, съ Шексны все еще прибывали новые караваны съ каждымъ днемъ и увеличивали собою число судовъ, скопившихся въ шлюзованной части. Необходимы были такія мѣры, которыя дали бы дѣлу сразу совершенно иной ходъ, тѣмъ болѣе, что выигрышъ во времени не составлялъ, въ данномъ случаѣ, главной необходимости.

Прежде всего мною было обращено вниманіе на слиш-

комъ недостаточное число рабочихъ, которымъ было не подъ силу тянуть чрезмѣрно тяжолый грузъ. По правилу, установленному съ общаго согласія судопромышленниковъ, полагается на каждые 1,300 пудовъ груза по одному путинному; но, между тѣмъ, я почти не встрѣтилъ ни одного судна, которое имѣло бы полный комплектъ людей. Многіе же караваны, при 16—17 тысячахъ пудклади, имѣли только по 6-ти и даже по 5-ти человѣкъ, въ числѣ которыхъ находились мальчики 10—12 лѣтъ, женщины, нерѣдко беременныя, либо дряхлыя старухи. Идучи необыкновенно медленно, утомляясь весьма скоро, приваливая по нѣскольку лишнихъ разъ для отдыха, становясь, наконецъ, на ночлегъ за̀ свѣтло и отправляясь далѣе чрезвычайно поздно, караваны эти, естественно, задерживали и тѣ суда, которыя имѣли бо̀льшее число рабочихъ.

Еще худшими послѣдствіями обусловливалось такое малое число рабочихъ при пропускахъ черезъ шлюзы. Операціи эти, при недостаткѣ рабочей силы, совершались такъ медленно, что, однажды, при двухкамерномъ шлюзѣ св. Надежды, унжакъ, имѣвшій 1,500 кулей муки при шести рабочихъ, въ моемъ присутствіи употребилъ на пропускъ 54 минуты; почти то же самое было мною замѣчено и на нѣкоторыхъ другихъ двухкамерныхъ шлюзахъ; разница выходила въ трехъ или четырехъ минутахъ. На затруднительномъ же шлюзѣ св. Павла, три унжака, на которые были мною поставлены въ помощь люди съ двухъ заднихъ судовъ, прошли черезъ шлюзъ въ 96 минутъ, т.-е. каждое потребовало для своего про-

пуска 32 минуты. Желаніе же выгадать на каждомъ пропускѣ 18 — 20 минутъ, въ позднее осеннее время, могло привести къ весьма важному результату, особенно при бывшемъ скопленіи судовъ въ шлюзованной части.

Убѣдившись фактически, что, при такой недостаточности въ рабочей силѣ, невозможно достигнуть быстраго движенія судовъ и что, вмѣстѣ съ тѣмъ, такой недостатокъ, дѣйствуя на физическое изнуреніе силъ, можетъ отразиться вредными послѣдствіями на здоровьѣ людей, я, въ видахъ ускоренія движенія судоходства и въ видахъ гигіеническихъ, на основаніи данной мнѣ инструкціи, отдалъ на анненскомъ мосту письменный приказъ, чтобъ всѣ суда, проходя шлюзъ св. Анны, имѣли полный комплектъ людей, полагая на 1,300 пуд. груза по человѣку, и чтобъ малолѣтныхъ ребятъ отнюдь не брать въ тягу. Посылать же въ тягу женщинъ беременныхъ было мною запрещено, подъ опасеніемъ строгаго взысканія.

Хотя мѣра эта была одною изъ необходимѣйшихъ для того, чтобъ дать толчокъ судоходству; хотя она примѣнялась именно въ такое время, когда всякое послабленіе и недосмотръ могли отозваться очень неблагопріятными послѣдствіями для судоходства, она вызвала оппозицію со стороны немногихъ отдѣльныхъ личностей, которыя, не понимая своихъ прямыхъ выгодъ, стали заявлять, что такая мѣра — мѣра насильственная, для нихъ обременительная и, наконецъ, ссылались на невозможность достать людей.

Но такъ какъ въ шлюзованной части судоходство очень стѣснено и далеко не такъ свободно, какъ на рѣ-

кахъ и открытыхъ каналахъ, и такъ какъ опоненты упорствовали въ наймѣ людей, то, имѣя въ виду, что одно судно можетъ очень легко задержать десятки другихъ, я объявилъ имъ, что мною будетъ исходатайствованно у начальника округа право обхода всѣмъ судамъ, имѣющимъ полный комплектъ рабочихъ. Эта угроза подѣйствовала какъ нельзя лучше: они стали принимать людей, и если на нѣкоторыхъ судахъ и не доставало одного, много двухъ человѣкъ, то единственно, какъ я въ томъ самъ убѣдился, вслѣдствіе невозможности достать ихъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, мною было обращено вниманіе и на другую, весьма важную причину медленнаго движенія — на произвольныя, несвоевременныя остановки каравановъ, частыя отлучки и особенно на пьянство рабочихъ, господствующее въ шлюзованной части въ самыхъ обширныхъ губительныхъ размѣрахъ. Можно сказать положительно, что успѣхъ судоходныхъ операцій находится въ полной зависимости отъ произвола приказчиковъ, шкиперовъ и судорабочихъ. Приказчикъ гуляка, лѣнивый и нерадѣющій о пользѣ своего хозяина, смотритъ на ходъ Маріинскимъ каналомъ, какъ на увесилительную прогулку. Имѣя знакомыхъ въ селеніяхъ, кабакахъ и харчевняхъ, онъ не упуститъ случая привалить къ берегу, чтобъ подъ какимъ-нибудь вымышленнымъ предлогомъ, отправиться куда слѣдуетъ, провести тамъ нѣсколько часовъ или просидѣть всю ночь на посидѣлкахъ. А караванъ, между тѣмъ, стоитъ безъ движенія, да, сверхъ того, задерживаетъ и другіе караваны. Придя къ мѣсту назначенія, приказчикъ, въ свое оправданіе, представляетъ такъ-на-

зываемыя законыя причины относительно поздняго прибытія, которымъ хозяинъ долженъ вѣрить, не будучи въ состояніи провѣрить ихъ на дѣлѣ. Въ другомъ мѣстѣ приваливаетъ шкиперъ, а приказчикъ не смѣетъ ему сказать ни слова, потому что, въ случаѣ спора, шкиперъ можетъ выдать его передъ хозяиномъ. Въ третьемъ пунктѣ останавливаются сами путинные, бросаютъ суда и отправляются пьянствовать на сколько имъ угодно. Прошедшею осенью можно было нерѣдко видѣть, какъ рабочіе, пропьянствовавъ всю ночь, начинали варить себѣ завтракъ только въ десятомъ часу утра; все же пространство впереди было совершенно свободно, а суда разставлены такимъ образомъ, что всѣ задніе караваны не имѣли возможности обойти ихъ ночью и подвинуться впередъ. Въ пятомъ или шестомъ часу вечера рабочіе снова приваливали на ночлегъ, а на другой день отваливали также поздно. Нижніе чины, служащіе при шлюзахъ, лишены средствъ къ водворенію порядка; рабочіе не слушаются ихъ вовсе, а чтобъ донести дистанціонному начальнику о случившемся безпорядкѣ, надо пройти иногда верстъ 15 и даже больше, а въ это время дистанціонный начальникъ можетъ быть въ отсутствіи по дѣламъ службы, и хотя съ виновнаго впослѣдствіи и взыщется, но за то, въ данное время, одинъ неисправный караванъ можетъ произвести задержку и замѣшательство въ нѣсколькихъ исправныхъ караванахъ. Положеніе же приказчиковъ трезвыхъ, честныхъ и старательныхъ, какіе встрѣчаются оченъ часто, можетъ назваться очень незавиднымъ. Они лишены всякой возможности не допускать своеволіе шкиперовъ и ра-

бочихъ, потому что при всякомъ настоятельномъ, разумномъ требованіи, рискуютъ подвергнуться различнымъ оскорбленіямъ и даже насилію. Если, напримѣръ, въ тихую и лунную ночь, шкиперъ намѣренъ остановиться непремѣнно на такомъ-то мѣстѣ, то заставлять его идти впередъ—очень рисковано; потому что бывало много примѣровъ, какъ шкипера, понуждаемые приказчиками слѣдовать далѣе, либо пропускаться черезъ шлюзы ночью, при обстоятельствахъ самыхъ благопріятныхъ, умышленно усаживали свои суда на мель, или притыкались къ берегу. Черезъ нѣсколько минутъ судорабочіе были уже въ разбродѣ, и караванъ оставался при одномъ только приказчикѣ, да нѣсколькихъ непьющихъ рабочихъ. Нерадивые приказчики и шкипера, приваливая на ночлегъ къ шлюзу, разставляли свои суда такимъ образомъ, что караванамъ, желавшимъ пропускаться ночью черезъ шлюзъ, путь былъ совершенно прегражденъ, что дѣлалось съ цѣлью не дать себя обойти, и шлюзъ оставался свободнымъ до поздняго разсвѣта.

Естественно, такое своеволіе и произволъ рабочихъ не могли оставаться безъ вредныхъ послѣдствій для судоходства, а потому, для прекращенія этого зла, мною былъ отданъ строгій письменный приказъ, чтобъ рабочіе, во время пути до Вытегры, не смѣли отлучаться отъ своихъ судовъ далѣе, какъ для варки пищи. Сентября 16-го прибылъ въ Вытегру мой сотоварищъ, И. Н. Шоринъ; по общему соглашенію, мы взяли себѣ двухъ помощниковъ и трехъ береговыхъ, и соединенными силами стали строго слѣдить за людьми на семи пунктахъ ра-

зомъ. Всѣмъ приказчикамъ и служащимъ при шлюзахъ было внушено имѣть неослабный надзоръ за исполненіемъ отданнаго приказанія и о провинившихся доносить не медля депутатамъ.

Мѣра эта оказалась вполнѣ дѣйствительною; нѣсколько примѣровъ взысканій навели общій страхъ. Судя по единодушному отзыву всѣхъ приказчиковъ, пьянство въ теченіи нѣсколькихъ дней приняло значительно меньшіе размѣры. Не смѣя отлучаться отъ судовъ для разгула, шкипера и рабочіе, будучи лишены единственнаго развлеченія, стали спѣшить въ Вытегру. Находясь денно и нощно подъ надзоромъ депутатовъ и ихъ помощниковъ и зная, что за всякую вину будетъ взыскано безъ снисхожденія, люди держались въ постоянномъ страхѣ и оказывали полное повиновеніе. Старательные приказчики, съ своей стороны, также оказывали чрезвычайное содѣйствіе депутатамъ, увѣдомляя безотлагательно, смотря по случаю, или самихъ депутатовъ, или ихъ помощниковъ, о случавшихся безпорядкахъ. Но зато эта мѣра вызвала противъ насъ сильное негодованіе и даже заочныя угрозы содержателей кабаковъ и шинковъ, терпѣвшихъ убытокъ чрезъ водвореніе порядка.

На основаніи такого благопріятнаго результата, я глубоко убѣжденъ, что, при нѣкоторыхъ энергическихъ мѣропріятіяхъ, пьянство можетъ быть если и не совершенно уничтожено, то, по крайней мѣрѣ, лишено своего повальнаго, губительнаго характера. При рѣшеніи вопроса о пьянствѣ не такъ важны мѣры карательныя, какъ мѣры предупредительныя, по крайней мѣрѣ, относительно

шлюзованной части и даже всей Маріинской системы. При благоустройствѣ пути, строгомъ надзорѣ и порядкѣ, суда могутъ идти Маріинскимъ Каналомъ отъ 10-ти до 14-ти дней, а въ прошедшую осень они шли 50; слѣдовательно, въ итогѣ судорабочимъ оставалось болѣе 30 дней полнѣйшаго бездѣйствія и той полнѣйшей праздности, которая неминуемо ведетъ къ пьянству человѣка неразвитого. Идти же Маріинскимъ Каналомъ 46—50 дней, въ осеннее, ненастное и дождливое время, по колѣно въ грязи, встрѣчать на пути множество кабаковъ и не пьянствовать человѣку, находящему въ винѣ единственное развлеченіе—весьма трудно, особенно когда онъ знаетъ, что ни за отлучку, ни за разгулъ, не подвергается ни малѣйшей отвѣтственности. Очень многіе, можетъ быть, отправляются въ кабаки съ цѣлью подкрѣпить лишь свои силы, или высушиться послѣ дождя; но, позволивъ себѣ выпить лишнее и придя въ отуманенное состояніе, продолжаютъ уже пить до безчувствія. Непьющіе же, идя въ шинки съ своими сотоварищами единственно для компаніи, пріучаются, мало по малу, къ пьянству вслѣдствіе постояннаго соблазна и заразительности дурныхъ примѣровъ. Такъ какъ рабочіе рядятся на хозяйскихъ харчахъ, то массы людей-бездомовниковъ идутъ въ тягу собственно изъ-за харчей и пьянства, а слѣдовательно, чѣмъ долѣе продолжается путь, тѣмъ для нихъ выгоднѣе. Въ результатѣ, наконецъ, выходитъ то, что три четверти путинныхъ, если только не больше, пропиваютъ весь свой заработокъ и, возвращаясь по домамъ, не приносятъ ничего, кромѣ рубища и венерической болѣзни

Но если, вмѣсто 50-ти дней, путь будетъ совершаться въ 14 и даже 10, если за малѣйшее нарушеніе установленныхъ правилъ съ виновныхъ будетъ строжайше взыскиваться и если, наконецъ, судорабочіе будутъ знать, что они находятся подъ постояннымъ, бдительнымъ надзоромъ, то при такихъ условіяхъ, будучи въ непрерывныхъ занятіяхъ, они для открытаго пьянства и разврата не будутъ имѣть ни времени, ни возможности.

Одновременно съ упомянутыми мѣрами, депутація обратила также исключительное вниманіе на увеличеніе числа шлюзовыхъ пропусковъ, имѣющихъ прямое вліяніе на успѣхъ судоходства. Пятидесятидневный ходъ Маріинскимъ Каналомъ служитъ лучшимъ доказательствомъ тому, что чрезъ шлюзы проходило весьма ограниченное число судовъ въ сутки. Но такъ какъ ускореніе шлюзовыхъ пропусковъ находится въ прямой зависимости отъ степени рабочей силы, то, для достиженія желаемаго результата, мною былъ отданъ сначала словесный, а потомъ письменный приказъ, чтобъ каждому судну, пропускающемуся черезъ шлюзы, были посылаемы въ помощь люди съ двухъ заднихъ судовъ, и чтобъ при вечернемъ привалѣ, суда, намѣревавшіяся пропускаться чрезъ шлюзы, становились на ходовую, а желавшія остаться на ночлегъ на неходовую сторону, оставляя проходъ совершенно свободнымъ. Караванъ, однажды ставшій на ходовой сторонѣ, не имѣлъ права отказываться идти дальше, иначе въ наказаніе за умышленный обманъ онъ подвергался строгому взысканію. Послѣдствіемъ оказанія взаимной помощи было то, что при шлюзахъ стало по-

стоянно находиться до 25, вмѣсто прежнихъ 6—8 человѣкъ.

Хотя съ увеличеніемъ числа людей на судахъ и рабочей силы при шлюзахъ судоходство приняло болѣе быстрое движеніе, а шлюзы стали пропускать болѣе значительное количество судовъ, цѣль наша не была еще достигнута вполнѣ. Очень многіе караваны не пропускались въ ночное время, ссылаясь на усталость рабочихъ и необходимость отдыха, и если ниже шлюза не находилось встрѣчныхъ судовъ, то шлюзъ оставался свободнымъ до утра. Для того, чтобъ дать движеніе судамъ въ ночное время, я вознамѣрился учредить, при двухкамерныхъ шлюзахъ, вспомогательныя артели, которыя проводили бы суда во время отдыха рабочихъ. Съ разрѣшенія начальника округа и при содѣйствіи гг. Овсянникова, Духинова, Буфѣева и Ненюкова, принявшихъ на себя всѣ издержки по содержанію артелей и вообще по приведенію въ исполненіе тѣхъ мѣръ, которыя, по мнѣнію депутатовъ, могли содѣйствовать успѣху судоходства, такія артели были осуществлены. Но такъ какъ, несмотря на учрежденіе артелей, многіе шкипера, всетаки, не шли черезъ шлюзы въ ночное время, изъ опасенія стать на мель или удариться о каменья, которыми изобилуетъ шлюзованная часть, и такъ какъ понуждать ихъ насильно идти впередъ не рѣшались ни депутаты, ни приказчики, то, послѣ трехдневнаго опыта, артели были распущены, какъ недостигающія своей цѣли, тѣмъ болѣе, что, какъ сказано выше, во время пропуска судовъ находилось постоянно при шлюзахъ до 25-ти человѣкъ.

Впрочемъ, съ введеніемъ новаго порядка, устраненіемъ заломокъ и другихъ искуственныхъ преградъ и при свободномъ проходѣ, число каравановъ, желавшихъ пропускаться чрезъ шлюзы по ночамъ, стало, мало по малу, увеличиваться. Не имѣя возможности отлучаться по произволу въ кабаки и шинки для ночныхъ оргій и пьянства, шкипера и путинные, будучи лишены столь необходимаго для нихъ развлеченія, стали предпочитать торопиться къ Вытегрѣ, нежели проводить лишнія ночи на судахъ въ холодное и дождливое время. Исправные приказчики, пользуясь такими обстоятельствами, стали, въ свою очередь, понуждать приказчиковъ лѣнивыхъ и не упускали ни малѣйшаго случая, насколько возможно, подвинуться впередъ. Сверхъ того, слѣдующая мѣра взысканія также отчасти способствовала ускоренію движенія судоходства въ шлюзованной части.

Начиная отъ Аннинскаго моста и до города Вытегры, у меня и сотоварища моего Шорина велся очередной списокъ всѣмъ караванамъ по порядку слѣдованія ихъ одного за другимъ. Когда я замѣчалъ, что какой-нибудь караванъ отсталъ и потерялъ очередь не чрезъ какую-нибудь уважительную причину, но собственно чрезъ лѣность и нерадѣніе приказчика или шкиперовъ, я давалъ имъ обѣщаніе довести до свѣдѣнія хозяина о ихъ неблагонадежности. Зная, что заявленіе мое, какъ лица довѣреннаго, будетъ вполнѣ уважено хозяиномъ, они, рискуя потерять мѣсто и не получить его впредь, просили меня подвергнуть ихъ какому угодно взысканію, только не доводить до свѣдѣнія хозяина. Тогда я налагалъ на

нихъ такого рода взысканіе, что если, напримѣръ, ихъ обошло 20 судовъ, то, до прихода въ Вытегру, они должны были обойти 40; но такъ какъ обхода днемъ не было, то всѣ штрафованные, за которыми ни у Шорина, ни у меня дѣло не стояло, торопились идти черезъ шлюзы по ночамъ.

Одно время свободное движеніе судовъ грузныхъ задерживалось несвоевременнымъ пропускомъ встрѣчныхъ судовъ, т.-е. подгруженныхъ и порожнихъ. Для устраненія этого, депутатъ Шоринъ ходатайствовалъ передъ судоходнымъ начальствомъ о томъ, чтобъ въ мѣстахъ чрезмѣрнаго столпленія судовъ, въ виду крайне поздняго времени и экстренности доставки грузовъ, подгруженныя и порожнія суда задерживались до болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ. Это ходатайство было уважено и имѣло весьма полезныя послѣдствія для судоходства.

Вотъ изложеніе главнѣйшихъ мѣръ, которыя, по убѣжденію депутаціи, начавшей свои дѣйствія только въ сентябрѣ, должны были способствовать успѣху дѣла. Опыты, произведенные надъ количествомъ судовъ, которое можетъ быть пропущено чрезъ самые затруднительные шлюзы, дали чрезвычайно удовлетворительные результаты. Такъ, 22-го сентября, при вспомогательной артели изъ 10-ти человѣкъ, въ теченіи сутокъ, чрезъ двухкамерный шлюзъ св. Алексѣя сдѣлано 43 пропуска. Далѣе, безъ содѣйствія артелей, 25-го сентября, съ 6 часовъ вечера и до 1 часа пополудни слѣдующаго дня, т. е. въ теченіи 19 часовъ, чрезъ двухкамерные шлюзы св. Петра и Маріи сдѣлано 40 пропусковъ, что составляетъ въ сутки $50^1/_2$

25-го сентября, чрезъ шлюзъ св. Елисаветы, сдѣлано 50, а чрезъ шлюзы Александра 45 пропусковъ, чтó занесено въ шнуровую при шлюзѣ книгу и чему составленъ актъ. Съ 28-го по 29-е сентября, впродолженіи 24 часовъ, чрезъ оба двухкамерные шлюзы св. Павла сдѣлано 44 пропуска и, наконецъ, 5-го октября, чрезъ шлюзъ св. Алексѣя сдѣлано 45 пропусковъ, чему также составленъ актъ, за подписью депутата Шорина, двухъ кондукторовъ вѣдомства Путей Сообщенія и старшаго при шлюзѣ. Всѣ упомянутые пропуски, за исключеніемъ 22-го сентября, дѣлались, какъ сказано, безъ вспомогательныхъ артелей, но при постановкѣ людей съ двухъ заднихъ судовъ къ судну пропускавшемуся, и при установленной подпорной водѣ.

При пропускѣ судовъ черезъ шлюзы, мы, депутаты, имѣли въ виду нетолько временной успѣхъ судоходства, но и рѣшеніе довольно важнаго вопроса для будущаго. Нѣкоторыя лица, компетентныя въ судопромышленномъ дѣлѣ, утверждали, что затруднительные шлюзы не могутъ пропустить болѣе 25-ти судовъ въ сутки; другіе говорили, что не болѣе 30-ти; наконецъ, судя по оффиціальной статьѣ, помѣщенной въ № 234-мъ „Биржевыхъ Вѣдомостей“, двухкамерные шлюзы не пропускаютъ болѣе 35-ти. Но, между тѣмъ, знать положительно, сколько именно судовъ могутъ пропускать шлюзы, весьма важно, какъ для кладчиковъ, такъ и поставщиковъ, потому что при этомъ можетъ быть заранѣе распредѣленъ размѣръ торговосудоходныхъ операцій. Пропустить же въ сутки десятью судами больше, значитъ пропустить въ мѣсяцъ 300,

а впродолженіи пятимѣсячной навигаціи 1,500 судовъ лишнихъ.

Въ бытность мою въ шлюзованной части, я замѣтилъ одинъ обычай, существующій у немногихъ лицъ — обычай, который можетъ назваться злоупотребленіемъ, причиняющій изнуреніе судорабочимъ, замедляющій движеніе судовъ и ничего неприносящій судохозяевамъ, кромѣ явнаго ущерба. Это, такъ-называемая, *обтяжка*, встрѣчаемая на нѣкоторыхъ изъ тѣхъ каравановъ, приказчики которыхъ, нанимая людей въ Бѣлозерскѣ, сами же разсчитываютъ ихъ потомъ въ Вытегрѣ. При наймѣ рабочихъ въ Бѣлозерскѣ, по соглашенію съ ними, не берется полный комплектъ, но часть его, такъ что если, напримѣръ, по положенію требуется 10 человѣкъ, то берется 6 или 7, которые, за извѣстную плату, берутся тянуть за десятерыхъ, или, по мѣстному выраженію, обтягивать недостающее число людей. Хотя въ тягѣ находится не болѣе 7-ми человѣкъ, но хозяину представляется счетъ за полный комплектъ; обтяжка же дѣлится между нанимающимъ и путинными. Какъ вредящая успѣху судоходства и прямымъ интересамъ хозяевъ, обтяжка была мною строго запрещена.

26-го сентября я получилъ письмо отъ другого моего сотоварища, П. М. Шубина, который убѣдительно просилъ меня прибыть къ нему на помощь въ Сяськіе Рядки, такъ какъ ему нужно было быть, въ одно и то же время, на Свирицѣ, въ Загубскомъ, Вороновскомъ и Сяськомъ Каналахъ, т.-е. въ мѣстахъ, гдѣ судоходство стало значительно скопляться. Суда, подвигаясь на одномъ пунк-

тѣ, не двигались на другомъ, а потому помощникъ былъ для него необходимъ. Но ѣхать туда не медля я не могъ; моя цѣль была: какъ можно скорѣе очистить шлюзованную часть, оставить Шорина въ кормѣ каравана, и тогда уже отправиться въ Сяськіе Рядки.

Наконецъ, по случаю медленнаго движенія и столпленія судовъ въ Сяськомъ Каналѣ и по предписанію начальника округа, я отправился въ Сяськіе Рядки вечеромъ, 2-го октября. Въ это время караваны не были уже растянуты, но болѣе сгруппированы; хвостъ находился верстахъ въ 30-ти отъ Вытегры, такъ что Шоринъ могъ совершенно очистить шлюзованную часть къ 14-му октября, несмотря даже на то, что погода крайне неблагопріятствовала пропуску судовъ чрезъ шлюзы.

На Сяськомъ Каналѣ я встрѣтилъ полнѣйшій безпорядокъ. Во время моего прибытія, Шубинъ находился въ Загубьѣ, гдѣ его присутствіе было особенно необходимо; а потому, пользуясь его отсутствіемъ, всякій дѣлалъ, что хотѣлъ. Перевалъ судовъ черезъ рѣку Волховъ, вступавшихъ изъ Сяськаго въ Новоладожскій Каналъ, былъ очень ограниченъ. Съ рѣки Сяси суда входили въ Сяській Каналъ, не соблюдая очереди, наперерывъ одно передъ другимъ, толпились при входѣ, садились на мель и преграждали себѣ путь. Дровянки, входившія въ каналъ съ бо́льшею осадкою противъ воды, преимущественно тормозили судоходство: становились на мель, притыкались поминутно къ берегу, заламывались по причинѣ незнанія дѣла и невниманія шкиперовъ, разбирались необыкновенно медленно, не имѣли достаточнаго числа рабо-

чихъ и лошадей. Погонщики оказывали самое возмутительное своеволіе: они приваливали на ночлегъ къ берегу совершенно по своему произволу, за̀-свѣтло, выпрягали лошадей, отправлялись гуртомъ по своимъ деревнямъ и возвращались къ судамъ въ десятомъ часу утра. Если, напримѣръ, приходилось судну приткнуться къ берегу носомъ, такъ что для снятія его нужно было только подпречь лошадей подъ корму, чтобъ заворотить ее и поставить судно на вольную воду, погонщики на отрѣзъ отказывались, говоря, что они рядились тянуть за носъ, а не за корму, и судно стояло часами безъ движенія, задерживая всѣ задніе караваны. Выходя съ Сяськихъ Рядковъ съ полнымъ комплектомъ лошадей и отойдя версты двѣ-три, погонщики, въ случаѣ отсутствія приказчиковъ, выпрягали по одной или по двѣ лошади и отправляли ихъ обратно наниматься въ тягу. На вопросъ: почему подпряжено мало лошадей? они постоянно отзываются тѣмъ, что лошади ушли въ лѣсъ. Объ оказаніи какой-нибудь взаимной помощи и говорить нечего; случалась съ судномъ какая-нибудь остановка, всѣ сзади идущія поднимаютъ крикъ, шумъ, брань, приносятъ жалобу, что оно задерживаетъ судоходство, между тѣмъ, какъ посылкою 10—15 человѣкъ на помощь всякое затрудненіе было бы немедленно устранено. Дровянки, входя съ бо́льшею осадкою, становились на мель и, не имѣя паузковъ, выжидали или прибыли воды, или какого-нибудь благопріятнаго случая, чтобы сняться съ мели, а между тѣмъ, срочные караваны находились во все это время безъ движенія. При подходѣ къ устью Сяськаго Канала, многія

суда, и исключительно дровянки, имѣя слишкомъ малое число людей для перевала черезъ Волховъ при самомъ даже слабомъ вѣтрѣ, останавливались и выжидали полнаго затишья, задерживая чрезъ то самое тѣ караваны, которые, имѣя достаточное число рабочихъ, желали бы перейти рѣку и вступить въ Новоладожскій Каналъ, но не могли этого сдѣлать единственно потому, что какое-нибудь судно, стоящее при выходѣ, задерживало ихъ на мѣстѣ на неопредѣленное время. Хотя на устьѣ Сясьскаго Канала и находились перевальщики, которые за условленную плату переваливали суда черезъ Волховъ, но многіе изъ послѣднихъ, не желая платить нѣсколькихъ рублей съ судна, предпочитали лучше стоять на мѣстѣ и терять время, которое съ каждымъ часомъ становилось дороже денегъ.

Естественно, что, при такихъ неблагопріятныхъ условіяхъ, въ Сясьскомъ Каналѣ должно было происходить чрезвычайное замедленіе, а потому мною и было приступлено къ мѣрамъ, которыя, по убѣжденію моему, могли водворить не медля строжайшій порядокъ. По соглашеніи съ П. М. Шубинымъ, я назначилъ особыхъ людей въ Сясьскихъ Рядкахъ для обмѣра судовъ, вступавшихъ въ каналъ. Всѣмъ судохозяевамъ, довѣреннымъ и приказчикамъ, было запрещено всякое самовольное распоряженіе. Сверхъ того, на столбѣ былъ прибитъ письменный приказъ, чтобъ погонщики отнюдь неотлучались на ночь отъ судовъ; чтобъ суда шли непремѣнно въ корму и во время ночлега не оставляли промежутковъ; чтобъ, въ случаѣ надобности, суда оказывали немедленную помощь

одно другому, и, наконецъ, чтобъ послѣ варки пищи, костры заливались какъ можно тщательнѣе, такъ какъ однажды ночью мною было замѣчено, что вѣтромъ раздувало незагаснувшія головни и разносило искры по каналу, между тѣмъ какъ невдалекѣ стояли суда съ сѣномъ.

Такія мѣры вызвали искреннее сочувствіе лицъ, болѣе или менѣе заинтересованныхъ въ успѣхѣ судоходства. Многіе довѣренные и приказчики, и особенно Милютиныхъ и Фейгина, явились самыми ревностными помощниками депутатовъ. Они чередовались между собою и, разъѣзжая безпрерывно по каналу, увѣдомляли немедленно о малѣйшемъ безпорядкѣ. Такъ какъ мѣры эти были примѣнены Шубинымъ и въ Свирскомъ Каналѣ, то дружнымъ единодѣйствіемъ и наблюденіемъ за пунктуальнымъ исполненіемъ всего сказаннаго мы достигли такого удовлетворительнаго результата, что въ нѣкоторые дни переваливали черезъ Волховъ отъ 100 до 130 судовъ, а 15-го октября ихъ перевалило 155 въ Новоладожскій Каналъ. При этомъ бывали примѣры, что Сясьскимъ Каналомъ суда шли 12 — 10, и хотя изрѣдка, даже по 6 часовъ.

Независимо отъ принятыхъ мѣръ, судоходство чрезвычайно обязано такимъ успѣшнымъ переваломъ черезъ Волховъ и Сясь вспомогательнымъ артелямъ, учрежденнымъ на средства братьевъ Милютиныхъ и Фейгина на перевалочныхъ пунктахъ, а именно въ то время, когда рабочіе дни стали очень коротки.

Дѣйствуя такимъ образомъ, депутація пришла къ самой успѣшной развязкѣ. Окончивъ возложенное на насъ

порученіе, мы вернулись въ Петербургъ 7-го ноября; но 12-го ноября, по просьбѣ торговаго дома братьевъ Милютиныхъ, я снова отправился на Новоладожскій Каналъ, для содѣйствія выводкѣ замерзшихъ въ каналѣ судовъ. Средствами Милютиныхъ ледъ былъ разломанъ на 56 верстъ; изъ 76-ти судовъ выведено 43, такъ что изъ шедшихъ собственно въ Петербургъ, въ минувшую навигацію, осталось добровольно на зимовкѣ 33 судна, и то вслѣдствіе разсчета, потому что зимовка въ каналѣ обходится отъ 6 до 7, а выгрузка и укладка въ Петербургѣ отъ 25 до 30 коп. съ куля.

Приложеніе III.

Историческій обзоръ законодательства, относящагося къ сборамъ на водяныхъ сообщеніяхъ.

Въ древней Россіи судоходные сборы существовали подъ общимъ наименованіемъ заставныхъ пошлинъ*); къ нимъ принадлежалъ и *водяной мытъ* (пошлина съ провозимыхъ товаровъ). Мыты содержались по откупамъ и взимались не только въ пользу казны, но и частныхъ лицъ, по утвержденіи права на ихъ правительствомъ. Въ виду самоуправства частныхъ владѣльцевъ мыта Годуновъ велѣлъ взять ихъ въ казну.

Кромѣ означенной пошлины, существовали еще слѣдующіе сборы: *побережное* за нагрузку судовъ; *отводъ* за отчаленіе судна отъ берега; *шестовикъ*, сборъ по числу шестовъ, которые употреблялись для движенія судна противъ воды; *переводныя и таможенныя*.

Въ видѣ штрафа существовала пеня за уклоненіе отъ сборовъ, подъ названіемъ *промытъ* и заповѣдь. Царь

---

*) Исторія финансовыхъ учрежденій Россіи графа Толстаго. С.-Петербургъ, 1848 года.

Алексѣй Михайловичъ уничтожилъ мытныя пошлины и добавилъ ими торговую рублевую пошлину.

Далѣе, переходя къ царствованію императора Петра I-го и послѣдующимъ, мы встрѣчаемъ въ Полномъ Собраніи Законовъ, въ 1722 году (№ 4,018), сенатскій указъ о сборѣ пошлинъ, предоставленныхъ на Вышневолоцскомъ каналѣ Сердюкову, а именно:

„Для содержанія Сердюкову полнаго слюза въ награжденіе, съ проходящихъ мимо тѣхъ слюзовъ судовъ имать съ каждаго, не обходя ни съ чѣмъ ни чьего, какъ имано по указу изъ Камеръ-Коллегіи, по десяти денегъ съ сажени, а съ плотовъ, которые съ кладью по 3 алтына по 2 деньги съ плота, съ лодокъ съ тѣхъ, которыя особо съ кладью, а не съ тѣхъ, которыя къ большимъ судамъ привязаны, большой по десяти денегъ, съ малой по шести денегъ съ лодки“.

Въ 1730 году (№ 5,723), именной указъ о пошлинахъ съ проходящихъ по Ладожскому каналу судовъ и плотовъ:

„1-е) Съ нагруженной барки, которая 13-ть саженъ съ половиною длины, четыре сажени ширины, и четыреста кулей муки подымаетъ, по осьми рублей съ каждой; съ барки жъ, которая двѣнадцать саженъ длины, три съ половиною ширины и триста пятдесятъ кулей муки подымаетъ, по семи рублей съ каждой, съ барки жъ, которая десять саженъ длины, три сажени ширины, и триста кулей муки подымаетъ, по шести рублей съ каждой, а съ другихъ малыхъ барокъ по пропорціи, съ нагруженаго водовика по рублю съ каждаго, съ нагруженыхъ

лодокъ и съ прочихъ малыхъ судовъ по пятидесяти копѣекъ. Тако жъ и съ такихъ лодокъ, на которыхъ токмо однихъ людей въ оба пути провозить будутъ, съ каждой лодки по пятидесяти копѣекъ, съ каждаго нагруженнаго галіота по двѣнатцати рублей, эверса по десяти рублей, и съ прочихъ такихъ судовъ сбирать по пропорціи, а ежели безъ груза, то пошлину брать противъ нагруженаго четвертую часть; а которыя суда придутъ хотя и съ неполнымъ грузомъ, то пошлины брать за полной грузъ, а съ порозжихъ судовъ, для которыхъ какъ шлюзы, такъ и мосты имѣютъ подняты быть, платить четвертую часть, а именно: съ каждой барки, на которой по четыреста кулей могутъ положены быть, по два рубли, съ каждаго водовика по двадцати по пяти копѣекъ, съ лодки по двѣнадцати копѣекъ, а съ прочихъ всѣхъ по пропорціи, и тако со всѣхъ нагруженыхъ судовъ, какія бъ званіемъ они ни были и какіе бъ товары на оныхъ ни имѣлись, много или малое число, ежели токмо кладью именоваться могутъ, съ каждой сажени, мѣрявъ вдоль по судну, а именно: отъ носу даже до кормы, брать противъ вышеписаннаго, а съ порозжихъ судовъ за каждую сажень по четвертой доли противъ нагруженыхъ. А понеже многія суда по каналу ходить могутъ не чрезъ шлюзы и не изъ Волхова или Невы рѣки, но внутри канала между шлюзами, и чтобъ на такихъ судахъ товаровъ или людей изъ Ладоги до Шлюссельбурга, и назадъ до Ладоги или до села Кабоны и до прочихъ по каналу лежащихъ деревень, безъ платы не провозили: того ради со оныхъ брать проѣзжія день-

ги противъ того жъ, какъ съ тѣхъ, которыя всѣмъ каналомъ проѣзжать будутъ; а которыя суда изъ тѣхъ мѣстъ и выше по каналу и изъ Волхова будутъ проходить съ дикимъ камнемъ, съ плитою, известью, съ тѣхъ, по пропорціи судовъ, брать противъ вышеписаннаго вполы. 2) Съ плотовъ съ мачтовыми деревьи, съ бревнами, досками, съ дровами, или какова бъ званія ни были, длиною какъ въ шлюзъ ввести можно, а шириною въ три и въ четыре сажени противъ шлюзныхъ воротъ, со всякой сажени въ длину плота брать по пятидесяти копѣекъ; напротивъ чего позволяется всякому плоты такъ грузно гонять, какъ вода въ каналѣ состоять будетъ, и чрезъ шлюзы пропускать можно, а на тѣхъ плотахъ ежели повезутъ сѣно, солому, уголья, или съѣстные припасы и фрукты, съ того пошлинъ, кромѣ вышеписаннаго не брать, а товаровъ никакихъ на плотахъ отнюдь не возить, и хотя которые плоты не изъ Волхова или Невы рѣки, но изъ ближнихъ по каналу деревень, съ бревнами, досками, дровами, угольями, сѣномъ, съѣстными припасами, и прочимъ всякаго званія провезены будутъ, платить со оныхъ противъ тѣхъ, которые изъ дальнихъ мѣстъ проѣзжать будутъ".

Въ 1732 году (№ 6,033) состоялся по тому же предмету новый именной указъ.

„Понеже по указу Нашему, публикованному въ 1731 году, марта 19-го дня, положено, съ проходящихъ Ладожскимъ каналомъ судовъ и плотовъ и прочаго брать пошлина, токмо для новости до усмотрѣнія, безъ народнаго ль отягощенія будетъ происходить, и надлежитъ

ли, по прошествіи 1731 года оной пошлины еще прибавить или убавить; а нынѣ Мы усмотрѣли, что изъ той пошлины надлежитъ нѣкоторую убавить, а другую, которая была положена передъ тою съ уменьшеніемъ, прибавить; того ради указали, съ проходящихъ тѣмъ каналомъ судовъ, плотовъ и прочаго имать пошлину. 1) Въ которыхъ судахъ повезутъ муку ржаную и пшеничную, крупы, и всякое пшено, толокно, горохъ, солодъ, овесъ, соль, мясо, рыбу, масло, смолу, деготь, канифоль, гарпіусъ и прочіе тому подобные цѣною припасы и кулевые и рядныя рогожи, съ судна въ длину по рублю съ сажени, ибо которая барка длиною 15 саженъ, оная можетъ поднять вышеобъявленной клади 500 кулей, и имѣетъ, быть съ куля токмо по три копѣйки. 2) Въ которыхъ повезутъ медъ, сало, масло коровье, хмѣль и табакъ, ленъ, кожи задубныя, пряжу, канаты, смольчугъ, поташъ, желѣзо, пеньку, вино, масло постное, лапти, съ судна въ длину съ сажени по рублю по 50 копѣекъ, а съ 14-тисаженной барки по 21 рублю. 3) Въ которыхъ повезутъ воскъ, юфть, щетину, холстъ, пестредь, мѣхи разныхъ звѣрей и канефастъ, сукна разныя, мѣдь, олово и прочее тому въ цѣнахъ подобной товаръ съ судна въ длину съ сажени по два рубли, понеже на ономъ суднѣ можетъ положено быть товару передъ вышеписанными на нѣсколько тысячь, такожъ съ коломенокъ и струговъ, на которыхъ будутъ такіе жъ товары, брать по вышеписанному жъ съ сажени, какъ и съ барокъ. 4) Съ водовиковъ, въ которыхъ повезутъ воскъ, юфть, щетину, холстъ, пестредь, мѣхи разныя, сукна разныя жъ, мѣдь,

олово, медъ, сало, масло коровье и постное, хмѣль, ленъ, кожи задубныя, смольчугъ, поташъ, желѣзо, пеньку, пряжу, канаты, вино, лапти, рогожи и прочій по цѣнѣ подобный товаръ, съ большихъ, которыя длиною отъ семи съ половиною саженъ даже и до шести саженъ, такожъ и съ большихъ шхерботовъ по 4 рубли съ судна, а съ меньшихъ водовиковъ и шхерботовъ и съ ботовъ и съ лодокъ малыхъ и съ соемъ по два рубля, а съ лодокъ и съ малыхъ соемъ и съ шхерботовъ и ботиковъ по рублю. 5) Въ которыхъ повезутъ муку ржаную и пшеничную, и крупы всякія, и толокно, горохъ, пшено, солодъ, овесъ, горшки, и всякую деревянную и глиняную посуду и смолу, и деготь, мясо, рыбу, капусту, яблоки, огурцы, лукъ, чеснокъ и прочее къ тому подобное, провіантскіе и съѣстные припасы и фрукты, съ водовиковъ и съ шхерботовъ большей руки по два рубли съ судна, меньшой руки съ водовиковъ и съ шхерботовъ и съ ботовъ и съ соемъ по рублю, а съ лодокъ, въ которыхъ по каналу возятъ людей, по прежнему указу по 50 копѣекъ. 6) Съ нагруженнаго галіота и эверса брать по прежнему указу, а именно: съ галіота по 12 рублей, и эверса по 10 рублей, и тѣмъ подобнымъ съ судовъ сбирать по пропорціи; а ежели безъ грузу, то пошлину брать противъ нагруженнаго четвертую часть; а ежели которыя суда пойдутъ хотя и съ неполнымъ грузомъ, то пошлины брать за полный грузъ, ибо оныя каналомъ съ великимъ противъ барокъ грузомъ пойти не могутъ. 7) Съ порозжихъ судовъ, для которыхъ, какъ шлюзы, такъ и мосты имѣютъ подняты быть, платить по прежнему Нашему указу

четвертую часть, а именно: съ каждой барки, на которой по 400 кулей могутъ положены быть, по два рубли, съ каждаго водовика по 25 копѣекъ, съ лодки по 12 копѣекъ, а съ прочихъ всѣхъ по пропорціи. 8) Въ которыхъ судахъ повезутъ сѣно, уголье, дикой камень, плиту, такожъ и дрова поленныя, по 20 копѣекъ по длинѣ судна съ сажени, понеже положено бываетъ въ барки, которыя длиною въ 15 саженъ, оныхъ мелкихъ дровъ по 70 и по 80 саженъ. 9) Съ дубовыхъ корабельныхъ лѣсовъ съ барки и съ плота въ длину съ сажени по 70 копѣекъ, съ мачтовыхъ деревъ съ барки и съ плота въ длину съ сажени по 60 копѣекъ, съ бревенъ, и брусья, и съ тесу, и съ пластинъ и съ колья, съ судна и съ плота по 20 копѣекъ съ сажени; а съ сосновыхъ пильныхъ досокъ и съ дровъ, которыя повезутъ въ плотахъ, брать по прежнимъ Нашимъ указамъ".

Въ 1753 году (№ 10,094), именной указъ объ измѣненіи системы судоходныхъ сборовъ. „Марта 29 дня сего 1753 года, Наше Императорское Величество, въ Высочайшее Наше въ Сенатѣ присутствіе, указали и собственною Нашею рукою на докладѣ Сената подписать соизволили: со всѣхъ везущихъ онымъ каналомъ на судахъ товаровъ, какого бы оные званія ни были, не исключая ничего, также и провіанта, ко управленію пошлиннаго взятья, и чтобъ тѣмъ купцамъ, которые драгоцѣнные товары возятъ, передъ тѣми, которые самыми малоцѣнными товарами промышляютъ, а тѣмъ маломочнымъ вящшаго отягощенія не было, а было бы самое справедливое уравненіе, и дабы тѣ малоцѣнные товары

отъ того въ пошлинномъ взятьѣ уравненія въ Санктпетербургѣ дешевле въ продажу употребляемы быть могли, вмѣсто прежняго съ судовъ посаженьнаго пошлинъ взятья, брать по приложенному при семъ, учиненному изъ продажныхъ въ Санктпетербургѣ въ шести годахъ товаровъ и провіанту, сложныхъ цѣнъ тарифу, со всѣхъ равномѣрно, а именно: съ каждаго рубля по два процента, для того, что въ томъ прежнемъ посаженьномъ съ судовъ пошлинъ взятьѣ, по разсмотрѣнію, является тѣмъ купцамъ, которые торгуютъ малоцѣнными товарами, а именно: горшками, ведрами, ушатами и прочими сему подобными, немалая къ отягощенію обида, понеже оныхъ больше на баркѣ въ погрузкѣ не бываетъ, какъ рублей отъ 30 до 50, а посаженныхъ пошлинныхъ денегъ платятъ по 8 и по 9 рублей, а тѣмъ, которые на одной же баркѣ отъ 10 до 20 и до 30.000 рублей и больше товару имѣя, заплатятъ за каждую сажень барки по 2 рубли, коихъ имѣетъ быть въ платежѣ съ одной барки отъ 25 до 30 рублей, предъ вышеозначенными маломочными есть явное облегченіе; и тотъ пошлинной сборъ продолжать по то время, пока при ономъ каналѣ положенныя работы окончены будутъ; а по окончаніи тѣхъ работъ, по разсмотрѣнію Сенатскому, изъ той пошлины уменьшеніе учинено быть имѣетъ".

Не упоминая о другихъ указахъ, относящихся также къ установленію и видоизмѣненіямъ судоходныхъ сборовъ, переходимъ прямо къ именному указу 1818 года, № 27,313, послѣдовавшему на представленіе Инженеръ-Генерала Деволанда, о необходимости усовершенствова-

нія путей сообщенія Имперіи, на сумму 50 мил. рублей, въ теченіи 10-ти лѣтъ. Означеннымъ указомъ повелѣно было:

„Со всѣхъ проходящихъ по водянымъ сообщеніямъ судовъ и плотовъ, какъ частныхъ, такъ и казенныхъ, взимать пошлину по слѣдующему тарифу.

А. По Вышневолоцкой системѣ.

„1. Съ судовъ нагруженныхъ: пенькою, льномъ, пряжею, паклею, саломъ, постнымъ масломъ, ревендукомъ, фламскимъ и паруснымъ полотномъ, желѣзомъ, мѣдью, чугуномъ и разными изъ нихъ издѣліями, сѣмемъ коноплянымъ и льнянымъ, рожью и пшеницею. Съ каждой сажени по . . . 15 р.

Что составитъ: съ 17 саженъ или барки по . 255 „

Съ 12 саженъ или полубарки по . . . . . 180 „

Съ 10 и 12 саженъ средняя пропорція 11 саженъ или лодки по . . . . . 165 „

2. Съ разнаго молотаго хлѣба, всякихъ жизненныхъ припасовъ и разныхъ другихъ выше поименованныхъ товаровъ.

Съ каждой сажени по . . . . . 6 „

Что составитъ: съ 17 саженъ или барки по . 102 „

Съ 12 саженъ или полубарки по . . . . . 72 „

Съ 10 и до 12 средняя пропорція 11 саженъ или съ лодки по . . . . . 66 „

В. По Маріинской системѣ.

„Пошлина посаженно, основываясь въ назначеніи по качеству груза, какъ и для вышневолоцкой системы“.

С. По Тихвинской системѣ.

„1. Съ судовъ всякаго груза съ сажени по . 7 р.
Что составитъ: съ лодки 6-саженной по . . 42 „
Съ лодки 7-саженной по . . . . . 49 „
„ „ 8-саженной по . . . . . 56 „
„ „ 9-саженной по . . . . . 63 „
„ „ 10-саженной по . . . . . 70 „

D. Съ судовъ, приходящихъ въ Нижній Новгородъ отъ Рыбинска съ кладью для бывшей въ Макарьевѣ ярмарки, съ каждой сажени . . . . . 10 р.

Съ судовъ, отходящихъ отъ Нижняго Новгорода въ Оку и къ Рыбинску съ кладью, груженною привозимыми на ярмарку товарами, съ сажени по . . . . . 10р. *)

„Съ Россійскихъ сырыхъ произведеній, отпускаемыхъ за границу, надбавить на пошлинный рубль по 10 копѣекъ“.

„По примѣру сбора, учрежденнаго указомъ 25 октября 1816 года для составленія дорожнаго капитала, учредить и на сей предметъ сборъ съ каждой ревизской души всѣхъ вообще поселянъ, вольныхъ людей и мѣщанъ по 5 копѣекъ, а съ купцовъ по 5 процентовъ съ платимыхъ ими въ казну повинностей. Опредѣляемый сборъ по 5 копѣекъ съ ревизской души“.

Сборы эти установлялись на 10 лѣтъ, необходимыхъ для устройства водныхъ сообщеній и, затѣмъ, указано

*) Мы приводимъ только тарифы по Волжской системѣ.

было сократить ихъ до размѣровъ, необходимыхъ на покрытіе расходовъ по ремонту и администраціи.

Въ 1819 году (№ 27,769) послѣдовалъ, во вниманіе къ отяготительности сборовъ, установленныхъ указомъ 1818 года, новый указъ о совершенной отмѣнѣ пошлинъ съ мелкихъ судовъ, которыя будутъ имѣть длиныне болѣе 4 саж.

Въ 1823 г. (№ 29,698) послѣдовалъ указъ объ отмѣнѣ сборовъ, установленныхъ въ 1818 году для всѣхъ судовъ:

„Разсмотрѣвъ мнѣніе Государственнаго Совѣта, по представленію Министра Финансовъ послѣдовавшее, и желая облегчить внутреннія сообщенія къ усиленію вывоза собственныхъ произведеній, признали Мы за благо отмѣнить учрежденные Указомъ 22 марта 1818 года сборы съ судовъ и плотовъ, по рѣкамъ и каналамъ взимаемые, и вслѣдствіе того повелѣваемъ: 1) Всѣ существующіе до нынѣ по всѣмъ системамъ рѣкъ и каналовъ сборы по судоходству непосредственно при нагрузкѣ, сплавѣ и выгрузкѣ судовъ и плотовъ, съ будущаго 1824 г. отмѣнить и впредь оныхъ не взимать“. Изъ установленныхъ сборовъ оставить только a) взимаемые въ таможняхъ 5 % съ платимыхъ въ казну повинностей купечествомъ и 5 коп. съ ревизской души. b) Штрафные. c) Сборы на содержаніе судоходныхъ расправъ и маклеровъ, какъ учрежденные по собственному желанію судоотправителей.

Въ 1833 году (№ 6,587) послѣдовало Высочайшее повелѣніе: „постановить заобщее правило, дабы въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ городскія общества, или торговыя сотоварищества, и другія компаніи изъявили бы желаніе предпринять сооруженіе на свой счетъ шлюзовъ, каналовъ, или другихъ

устроеній, имѣющихъ въ виду частную пользу одного какого либо мѣста, и когда предпріятія сіи, по представленнымъ предположеніямъ, признаются и отъ Правительства полезными, дозволено было, для самаго совершенія оныхъ, или для возмѣщенія понесенныхъ издержекъ, учреждать, по особымъ разрѣшеніямъ, сборы съ проѣзжающихъ или проходящихъ, по тарифамъ, дѣйствительной потребности соотвѣтствующимъ и Правительствомъ утвержденнымъ; при чемъ отъ самихъ обществъ и компаній зависѣть будетъ испрашивать отъ Правительства нужныхъ по искуственной части чиновниковъ и другихъ пособій, или производить предпринимаемыя устроенія и въ отношеніи техническомъ собственными средствами".

Въ 1847 году (№ 21.537) послѣдовало Высочайшее повелѣніе: „1) Разрѣшить на первый разъ взиманіе на означенный предметъ по четверти копѣйки съ рубля, по цѣнности клади, но если бы сбора сего для приведенія въ дѣйствіе, заслуживающей особеннаго вниманія, мысли объ улучшеніи судоходства по водянымъ путямъ, оказалось впослѣдствіи недостаточнымъ: то предоставить Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, объ увеличеніи онаго, сообразно съ желаніемъ самаго купечества, до 1/2 коп. сер., войти, въ свое время, съ новымъ представленіемъ. 2) Весь установляемый сборъ обращать въ особый капиталъ, подъ наименованіемъ *вспомогательнаго капитала на улучшеніе водяныхъ системъ*, съ тѣмъ, чтобы расходы изъ онаго производились собственно на предметъ его назначенія и не иначе, какъ съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества

разрѣшенія; для чего капиталу сему вести особый счетъ и съ другими суммами его не смѣшивать. 3) Какъ сбора этого не можетъ быть достаточно для производства работъ въ мѣрѣ успѣха устройства путей дѣйствительно необходимаго, то посредствомъ суммы, въ сборъ поступающей, дѣлать ежегодно потребные на работы займы изъ кредитныхъ установленій. 4) Взиманіе сбора, согласно предположенію купечества, начать съ навигаціи 1848 г. 5) Установленному сбору подвергать всѣ грузы и товары, отправляемые въ судахъ и плотахъ по системамъ: Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской, а также и по р. Волгѣ и по всѣмъ рѣкамъ въ нее впадающимъ, со всѣми ихъ притоками, равно съ рѣкъ Мсты и Волхова, за-Ильменскихъ рѣкъ и Ладожскаго канала, какъ до Санктпетербурга и попутныхъ мѣстъ, такъ и обратно по всѣмъ означеннымъ путямъ. (Отъ платежа установляемаго сбора освобождаются всѣ суда, грузящіяся по р. Невѣ товарами туземнаго произведенія). 6) Опредѣленный сборъ взимать съ цѣны товаровъ, обозначаемой въ накладныхъ, съ мѣстъ отправленія выдаваемыхъ.“

Въ 1857 году, мая 28 (№ 31,885), послѣдовало Высочайшее повелѣніе:

„Учредить особой сборъ, съ провозимой по Ладожскому каналу въ судахъ и плотахъ клади, соотвѣтственно цѣнности ея, по четверть копѣйки съ каждаго рубля, срокомъ на пятнадцать лѣтъ, и получаемую отъ сего сумму употреблять единственно на улучшеніе Ладожскаго канала и огражденіе устья его.“

Приложеніе IV.

Послѣдній декретъ о сборахъ на водяныхъ сообщеніяхъ во Франціи.

№ 14,953. — Décret impérial relatif aux Droits de navigation intérieure. Du 9 Février 1867.

Napoléon, par la grâce de Dieu et la volonté national, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 9 juillet 1836, relatif aux droits de navigation intérieure à percevoir sur les fleuves, rivières et canaux appartenant à l'Etat;

Vu l'ordonnance du 15 octobre 1836, rendue pour l'execution de ladite loi;

Vu le décret impérial du 22 août 1860, portant tarif des droits actuellement en vigueur sur les fleuves, rivières et canaux qui y sont désignés;

Vu l'avis de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Sur le rapport de notre ministre d'Etat et des finances avous décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1-er. A partir du 1-er avril 1867, les droits de

navigation intérieure seront perçus conformément au tarif suivant:

	Fleuves, rivières et canaux désignés aux paragraphes 1-er et 2 du tableau annexé au présent décret. — Par kilomètre.	Canaux et rivières canalisées designés aux paragraphes 3 et 4 du même tableau — Par kilomètre.
Marchandises de première classe, par tonne. ...	Deux millimes ...	Cinq millimes.
Marchandises de deuxième classe, par tonne.....	Un millime..	Deux millimes.
Trains et radeaux. — Bois de toute espéce, par mètre cube d'assemblage, sans déduction de vide.	Deux dix-millimes..	*Idem*.
Le flotage en trains ne sera soumis qu'a la moitié du droit sur la partie des rivières où la navigation ne peut avoir lieu avec des bateaux.		

2. Les marchandises ci-après dénommées seront soumises au droit fixé pour la première classe du tarif:

1° Sucre, café, denrées coloniales, épiceries, savons;

2° Vins, eaux-de-vie, esprits, liqueurs, vinaigre, cidre, bière, eaux gazeuses et minérales et autres boissons;

3° Céréales en grains ou en farine, fécules, pommes de terre, riz, menus grains et graines diverses;

4° Métaux ouvrés, armes de toute espèce, machines, voitures;

5° Soie, coton, laine, chanvre, lin, crin, ouvrés ou non ouvrés; tissus de toute nature; sparterie, quincaillerie, cristaux, glaces, porcelaine, parfumerie, passementerie, mercerie, tabletterie, liéges ouvrés; ivoire, nacre, écailles ouvrés ou non ouvrés; corne façonnée, cartons, papier de tenture et à écrire, librairie, cuirs et peaux, fourrures et pelleteries, statues, marbres en caisses, éponges, meubles;

6° Comestibles, fruits et légumes frais, légumes secs, fruits secs et confits, salaisons, conserves, huiles de toute nature, fruits oléagineux, beurre, fromage, miel, cire, suif, saindoux, glucoses, gélatine, colle forte, amidon, houblon et tabacs.

Toutes les marchandises non désignées si-dessus seront imposées à la seconde classe du tarif.

3. Les perceptions opérées en vertu du présent tarif seront frappées du double décime.

4. Les marchandises chargées sur des trains ou radeaux seront imposées par tonne de mille kilogrammes, comme si elles étaient transportées par bateaux; les trains et radeaux qui les porteront ne seront passibles que du droit fixé par l'article 1-er.

5. Les bateaux chargés de marchandises diverses supporteront les droits psoportionnellement au poids et suivant la nature de chaque partie du chargement.

6. Les marchandises pourront être transportées de la première dans la seconde classe du tarif par décision ministérielle; les taxes ainsi réduites ne pourront pas être relevées avant un intervalle d'un an.

7. Les bateliers auront la faculté de payer au départ ou a l'arrivée la totalité des droits pour le voyage entier, lors même que leurs bateaux devraient circuler sur plusieurs cours d'eau pour se rendre à destination.

8. Sont exempts des droits:

1° Les bateaux entièrement vides;

2° Les bâtiments et bateaux de la marine impériale affectés au service militaire de ce département ou du département de la guerre, sans intervention de fournisseurs ou d'entrepreneurs;

3° Les bateaux employés exclusivement au service ou aux travaux de la navigation par les agents des ponts et chaussées;

4° Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils porteront uniquement des objets relatifs à la pêche;

5° Les bascules à poisson vides ou ne renfermant que du poisson;

6° Les bacs, batelets et canots servant à transporter d'une rive à l'autre;

7° Les bateaux appartenant aux propriétaires ou fermiers et chargés d'engrais, de denrées, de récoltes et de grains en gerbes pour le compte desdits propriétaires ou fermiers, lorsqu'ils auront obtenu l'autorisation de se servir de bateaux particuliers dans l'étendue de leur exploitation.

9. Les obligations imposées aux bateliers ou conducteurs de bateaux et de trains par les articles 2, 5, 6, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20 et 21 de la loi du 9 juillet 1836, et 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 14 de

l'ordonnance du 15 octobre suivant, continueront d'être appliquées.

10. Notre ministre d'État et des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 9 Février 1867.

Signé NAPOLÉON.
Par l'Empereur:

Le Ministre d'État et des finances,
Signè E. ROUHER.

БОАЗ

МАРИНСКА

СИСТЕМА